Летные дневники. Часть шестая

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

•

Летные дневники. Часть шестая

Василий Ершов

1991-1992 г.г. Конец СССР. 30.10. 91. Выйдя из отпуска, я за неделю спал две ночи, из них одну дома, а пять провел в полете, причем, четыре из них – подряд, и сегодня вот только проснулся после шестой. Ну, заработал около тысячи деревянных, что в пересчете на валюту составит 20 долларов. На эти доллары я ничего не могу купить, и дома жрать просто нечего. Поглядываю на с трудом добытый, окольными путями, из закрытого Красноярска-26, кошачий минтай; ну только что кота сожрать осталось. Из суверенной Украины старики-родители с трудом прислали посылку яблок; едим яблоки. Вчера в домодедовском аэровокзале шел мимо бесконечного ряда кооперативных ларьков и не давал себе завидовать, и глушил холодную злость. За эти мои шесть бессонных ночей, за идеальную, невесомую вчерашнюю посадку, за полторы тысячи перевезенных пассажиров, я не смогу приобрести даже захудалые кеды, грудой лежащие на прилавке. Ну, бутылку-другую фальшивого коньяка «Наполеон». Пейте вы его сами, а я буду жрать свою, политую своим потом между двумя бессонными ночами картошку. Вот к чему пришло первое в мире социалистическое государство, под серпом и молотом. Вот плод великих идей. Вот светлое будущее наших дедов. Ради нас, счастливых потомков. А Ельцин говорит, что только полгода потерпите, а там… А там слетит и Ельцин, и Горбачев, и дерьмократы. Это будет ровно семь лет их перестройке. А я как бороздил, так и бороздю, борозжу, рассекаю просторы. За так. За романтику полета. И опять тысячи и тысячи строителей коммунизма за спиной… куда их черти только носят. Я их перевез уже миллион. Хоть бы для дела, а то ведь так, кто на курорты, кто фарца, кто артисты, спортсмены, солдаты… Кто только производит продукт? Для чего мой труд, избитые чуть не до дыр лайнеры, море топлива, – какая от этого реальная, материальная польза? Но я все летаю. Как и десять, и двадцать лет назад. И за моей спиной блаженно потягивает коньяк сытый и наглый торгаш, не производящий никакого продукта. Потом он заберет моих проводниц и укатит на машине, а я буду мерзнуть в последних холодных ботинках в ожидании автобуса, молча, зло лезть в двери, отпихивая женщин и огрызаясь, слушая дикие вопли моих же пассажиров, вкушающих в дверях автобуса остатки нашего ненавязчивого сервиса. А дома брошу пачку-другую в ящик, чтобы через неделю убедиться, что деньги ушли, как вода в песок. Иди, иди, Вася, в баньку. Успокойся, прогрей косточки.

Съешь яблочко и иди. Завтра с утра в Одессу-маму. За песнями. 4.10. От бани до бани. Намерзся в ожидании автобусов, закашлял. Два дня назад, вернувшись из Одессы, стоял-стоял в очереди, автобусов все не было, замерз, плюнул и пошел себе спать в профилакторий, ибо, даже дождавшись того автобуса, даже влезши по головам и грудным младенцам, – пока обилетят, да пока доедешь, домой, а с автовокзала добираться только на такси, а они не шибко-то берут нашего брата, зато дерут тройной тариф… А ноги… ноги задубели так уже, что в профилактории, где чудом оказалась теплая вода, со стоном подсовывал их под кран и не чувствовал ожога, только боль. А утром, покашливая, на служебном – домой, а там Надя ждет со скандалом… ну, обошлось. План такой, что с 22 по 6-е – без выходных и голимая ночь. Вчера смотались в Комсомольск, но, благодаря двухчасовой задержке, все же пару часов провалялись в профилактории и даже уснули. Домой добрался в сумерках и тянул длинный и сонный вечер, ловя косые взгляды жены, и, совсем уже без сил, все-таки исполнил свой редкий супружеский долг. Пропади она пропадом, такая жизнь, но куда денешься. Деньги надо зарабатывать. Я не брокер. Саша Корсаков ушел в 50 лет на пенсию, долго высиживал место на тренажере, высидел, получил. Ехал на работу на своей машине, инсульт, упал на руль, вылетел на встречную полосу… Сейчас между жизнью и смертью в больнице, уже месяц. Я думаю, инсульт в 50 лет некоторым образом связан с нашими бессонными ночами. Сегодня ночная Москва с разворотом, и чтобы уснуть днем, а также в целях борьбы с начавшимся кашлем, собираюсь в баню с утра. Держал в руках свежеиспеченный контракт, который будем заключать с января, профсоюз привез из Москвы. Там насчет труда и отдыха сказано так. Предполетный отдых, как и послеполетный, равен двойному времени пребывания в рейсе. Т.е. перед Одессой – 48 часов и после нее столько же. И, кроме того, через каждые 7 дней нам обязаны дать 48 часов выходных. И получается: два дня выходных, потом два дня перед Одессой, да два дня после Одессы, – шесть дней. Что – один рейс в неделю? Оговорено еще: в оклад входит гарантированная оплата 80 процентов саннормы. А что выше саннормы – оплата отдельно, по какому-то там тарифу. Спи-отдыхай! Лечу я в Одессу дня четыре назад. В Донецке нет топлива; я лечу на «эмке», беру дома заначку, беру в Казани заначку и превышаю все допустимые веса на 4 тонны. Учу молодого второго пилота, как сажать самолет с превышением допустимой посадочной массы на 4 тонны, даю штурвал. И так же обратно. А согласно тому контракту будет так. Нет топлива – пошли в гостиницу. За 56 часов нам оплата гарантирована, а

зимой больше и не налетывают. И гори оно синим огнем. Пока же – сплошные нарушения. Согласно контракту, доставка на работу и с работы – транспортом предприятия. А его нету. Тогда оплата за проезд на такси из дома в аэропорт и обратно по какому-то там тарифу. Но какой-то там тариф – это тариф, а таксист дерет 60 рэ с рыла. И оборачивается так, что контракт-то совковый, т.е. одна бумага. Хотя наш профсоюз и выбил условия, но их нет. Ну не будут же увеличивать втрое количество экипажей. Пилотов-то нет. Это домодедовцам, летающим на Ил-62 в месяц по 4-5 беспосадочных рейсов на Хабаровск и Камчатку, – вот им удобно. Это же железный план: один рейс в неделю, и – 48 часов до, 48 после. А у меня летом 20 посадок в месяц – норма, а если продленка – то доходит и до сорока посадок. 14 рейсов в месяц, иные с перерывом в 10-12 часов, да если чуть задержка, то и того меньше; рвешь налет… А откажешься (имеешь ведь право!) – все как снежный ком, план к черту. И так ведь задарма работаем, а дождись мы контракта – работать вообще не будем. На самолете, да в нашем бардаке, всегда можно найти сто причин отказаться от рейса, а денежки-то идут… Мы вам наработаем. Видимо, рушится все. Дай нам попробовать контракта, потом переиграй-ка назад: сразу забастовка. Это не наши заботы, что вы не можете обеспечить. Нам – дай; а уж в полете дадим мы. Ну, а раз обеспечить нельзя, то встанет отрасль. Может, молодежь еще будет рыпаться, но только не мы, старики. Мы – наелись. Вчера подняли нас на вылет, идем и мечтаем: чтоб колеса полопались, чтоб полоса треснула, чтоб… А фарца подождет, а мы поспим… Пришли на самолет: фарца-то… одни грудные младенцы на руках. Правда, сумки необъятные, забит весь салон. Слышу, проводница, вежливо так, объявляет по громкой связи: «Я же вас предупреждала, товарищи пассажиры, на входе еще: убирайте вещи, убирайте, ставьте их под сиденья. Убирайте, убирайте…» И после паузы: «Сволочи». Я ошалел. Потом дошло, что она сказала «с полочек». Но так вписывалось в контекст, что сразу не дошло. Ох как вписывалось. Зла не хватает: ну куда летят, зачем, какого черта рыщут по нашей нищей стране? И нам поспать не дают. Если бы сказать иностранцу, что билет до Москвы, за 3600 км, стоит… ну, три доллара… А что: 108 рублей – разве деньги? Надо поднимать тарифы. Во всем мире летают только состоятельные люди. А у нас – любой бич, пардон, строитель коммунизма. Мы захлебываемся в пассажирах – и мы нищие. Работаем – и задарма. И сдерживает рост тарифов – государство. Которого уже нет. Если цены на все возросли втрое-впятеро, то на авиабилеты – всего на 40 процентов. Не время сейчас летать. Не время преодолевать пространства гигантской нищей страны за куском мокрой

московской колбасы. Надо сидеть на месте и производить, производить, изворачиваться в местных условиях, из местных ресурсов, пусть хоть лапти плести – но свои, но плести! Наш край отправляет брус на Украину за подсолнечное масло. Мы рубим кедр на брус, а кедровое масло в сто раз ценнее подсолнечного. Страна тысячу раз дураков. Проклятая богом и людьми, и уже разваливающаяся на дымящиеся ненавистью обломки. Страна пришла. Но это не Маркс и не Ленин виноваты, не-е-е. Это демократы и деструктивные элементы. И партии, партии, партийки… Но ты сам мечтал об этом. Переживи. А чтоб стресс не заводился – в баньку. И Васька не чешись. Две-три посадки удались утонченно. Вошел в колею. И Саня садит уверенно и мягко, хватка есть. Правда, вчера в Комсомольске он корячился на посадке: был сильный ветер, а заход по приводам: на таком лайнере чуть зевни – выскочишь из условной глиссады. Я не мешал, хоть и болтало; Валера едва успевал двигать газы туда-сюда из-за пляски скоростей. После ближнего машина шла чуть выше, отклонение носа вниз вызвало рост скорости; короче, над торцом мы оказались в довольно глупом положении: скорость 290, носом вниз, выше на 5 метров и вертикальная 5 м/сек. Малый газ… надо подхватывать; я это и сказал, Саня потащил штурвал, выбирая все ускорявшуюся просадку, – малый же газ стоит; порыв ветра утих, скорость тут же упала, и мы мягко плюхнулись за 20 м до знаков: ветерок-то встречный и хороший, метров 12-15. Присадило. Но – мягко, вовремя погасили вертикальную. В таких случаях надо все-таки идти пониже, к торцу ее, к торцу жать, на режиме; пусть будет скоростная посадка, на 260-270, но путевая скорость касания получится всего 220-210, зато управляемость гораздо лучше, чем вот так, по-вороньи, как упали мы. Но это все – нюансы. 5.11. Что-то у Сани повторяется подвешивание над торцом. Как болтанка, так не хватает внимания на глиссаду, и уходит выше. То ли он оставляет давящие усилия на штурвале, а когда отвлекается на пляску скоростей и курса, ослабляет давление, и машину тащит вверх. То ли просто не уделяет должного внимания глиссаде. Вчера – ну болтало, ну гуляло все, ну корячился… но подвесил. Режим 78, на точку выше глиссады, нос вниз, скорость 280, вертикальная 5 и торец под нами. Пришлось помочь ему подхватить: вяло выбирал просадку. Но сел мягко. Землю он видит, значит, летать будет. 250 часов уже есть. Вся черновая работа по выработке и твердому усвоению навыков молодым специалистом проводится в рядовом экипаже. Потом получившийся полуфабрикат берет инструктор, доводит до кондиции, выпускает самостоятельно и говорит, что он ввел в строй человека. Но не надо забывать про экипаж,

который годы был семьей, в укладе которой варился тот человек. Где терпеливо и настойчиво воспитывали и нарабатывали профессионализм. Думаю, моя лепта тоже весома. Это мне очень повезло, что и вторым пилотом я летал с Солодуном, и вводил меня он же. Но учили меня летать многие, и им мое спасибо не меньше, чем Солодуну. 6.10. Возникла идея поставить в гараже небольшую печь. Гибрид буржуйки и каменного теплообогревающего щитка. За два дня я все приготовил, натаскал кирпича, частью с дачи, частью с крыш гаражей, где его валяется предостаточно, привез глины, песку, сочинил в полете чертеж, и сейчас, наконец, иду в гараж – ложить. Может, за день-два и сложу. 11.10. Сложил печку за два дня, спина поболела и прошла, а вот колено не на шутку перегрузил, и вот сижу с обычным своим бурситом, замотав ногу эластичным бинтом. С горечью убеждаюсь, что браться за серьезную стройку мне уже, увы, поздно. Если я перебросал всего-то 150 штук кирпича, завел три ведра раствора – и уже неработоспособен, буду неделю хромать (а надо ж еще немножко и летать), то какая там стройка. Все надо было делать вовремя. Ну ладно. Гараж теперь теплый, подлечу ногу, займусь машиной. Разберу и не спеша начну доводить вручную. Зима длинная. Слетали сегодня ночью в Москву. Нижний край около 100 м; зашел в автомате и сел, спокойно. Нас отправили в профилакторий на 2 часа, и мы, едва провалившись в сон, вынуждены были снова топать на вылет, в самом неработоспособном состоянии. Полдороги домой дремал я; от васюганской зоны чуть не до Ачинска провалился железный Витя, а мы с Сашей осуществляли за него комплексное самолетовождение. Сели за 15 минут до служебного автобуса, дождались трапа, я быстро подписал задание, бессовестно бросил экипаж с его послеполетными делами и таки дохромал до автобуса за минуту до отправления. Довез дремоту до дома, упал и спал до 3-х дня. Сейчас дурак-дураком. В Москву везли зайцем второго пилота с Ан-2 Енисейского отряда. Парнишка – вылитый я в молодости, но – новое поколение. Сам с Днепропетровска, бойкий, деловой, рвется на Украину. Тряпки, видики, валюта… короче, мне этого не понять. Заработки у него за 1000 рублей, а недоволен. Я начинал со 180. Но бутылку спирта я взял с него без зазрения совести. Пусть себе летит к маме. Что хорошего в Днепре, какая там летная работа, – поживет, узнает, еще пожалеет. А может, займется фарцой, они нынче все спекулируют. Но что-то вякал о романтике. Так и оставайся же в Сибири, тут этой романтики – как г…на за баней. Хоть Астафьев и плачет, что, мол, загубили Сибирь, – я-то, полетавши над ней 25 лет, скажу так: она слишком, слишком велика. Хватит нам ее, чтобы

опомниться и начать беречь. Еще лет на триста хватит, а уж к тому времени, может, опомнимся, или уже вымрем все. Леса, воздуха, воды, зверя, птицы, рыбы и ягоды здесь хватит на все человечество. Слишком, немыслимо огромна и богата Сибирь. И если даже человечество вымрет или уничтожит себя, то здесь, именно здесь, на грани биологического выживания, люди еще смогут восстановить популяцию. Но отнюдь не в Днепропетровске. Я кожей ощущаю, как мировая цивилизация уходит, стремительно уносится куда-то вперед и в сторону от меня. С нею меня связывает только внешняя оболочка – работа на самолете. А быт и вся жизнь увязли в тупике на уровне 50-х годов. Позавчера на автобарахолке кольнуло это ощущение прошлого: на багажнике лежали сапоги, хромовые, сработанные мастером, вручную… на березовых гвоздях, как 40 лет назад. Мои интересы так и остались на уровне детских воспоминаний об образе жизни тех лет. Копать землю лопатой. Топить печь дровами. Носить воду из колодца. Сапоги на березовых гвоздях. Запах махорки. Куфайка. Уборная с дыркой. Валенки с галошами. Песни под баян. Танго. Очередь за хлебом. Читальный зал. Духовой оркестр. Вид современного крутого прыщавого мальчика, в норковой шапке, шароварах, зимних кедах и подстреленной кожаной курточке, производит, с одной стороны, впечатление какого-то шута скоморохового, а с другой – мелкого хищника, эдакой красивой, жестокой, сгорбленной ласочки: мелкие зубки и вострые, подло бегающие глазки из-под нависшей норковой шапки… Это племя хорей расправило плечики. Глядя на них, испытываю примерно то же чувство, что и глядя на ментов: и там, и тут – мелкая власть, сила и уверенность в своей местечковой безнаказанности. Хозяева жизни. И шерсть моя, шерсть ездовой собаки, встает дыбом. Но… таков удел пса. Мои собачьи интересы на работе – процесс движения, преодоления сугробов, упряжь, мороз, кусок рыбы на палке перед носом… догнать, догнать, ухватить… слюна катится… А палку ту держит хорек, хозяин жизни. Романтика преодоления стихии – и романтика торговли. А что: вполне может быть. Ездовой собаке этого не понять. Как я не могу понять интереса к голам, очкам, секундам и турнирной таблице. Может, и правда, есть своя романтика в вечном риске добычи и перепродажи массы барахла, в фарте, в куше, в обмане, в сделке. Как через мои руки протекают миллионы километров пространства, так через их руки проходят сотни тонн продукта, оставляя золотой налет, прилипая, обволакивая… А я купаюсь в километрах. Моя семья тоже в них купается. Ну, я что-то там перемещаю в пространстве. В конце концов, цивилизация движется именно производством и

перемещением продукта. Но нынче смешно доказывать, что главный в жизни – производитель и переместитель. Главный нынче – менеджер. Он затевает дело, он дает импульс. А ездовой пес, пусть и хороший, пусть вожак, остается собакой. Я ведь не голодаю. Согласен, что если ты организовал дело, то должен иметь с этого дела много и плевать с высоты. Но ведь племя-то хорьков, этих, подстреленных, в кедах, – это же наперсточники, жулики, шулера, шпана. К этому пришла страна. А дело организовывать кто-то не дает. Не дает землю. Борьба. И пока процветают хорьки. Вся эта городская цивилизация идет мимо, а я остаюсь в куфайке и валенках у печки. Мне совершенно не надо видюшников, порнухи, импортного пива, игральных автоматов, зимних кроссовок, дебильной музыки, тусовки, «Тойот» и компьютеров. Я люблю кота, духовой оркестр, баню, лопату, гул в натруженных руках и материальное его воплощение, будь то сложенная печка или окрашенный мною забор. Ну, мягкая посадка в сложняке. 18.11. От Владика два впечатления. Одно – утонченная, невесомая посадка дома на скользкую полосу с боковым ветром. Даже видавший виды и избалованный посадками Леши Бабаева мой Филаретыч – и то спросил после пробега: а что, мол, это ты перед приземлением носом туда-сюда… Я говорю: Витя – после, после приземления; да, туда-сюда, убирал снос, опускал ножку… но – после, после приземления… Мы его и не почувствовали. Ну, правда, на скользкую полосу мягко и дурак посадит, а ты попробуй на сухой бетон. Второе впечатление. Вез из Владика молодого штурманца, недавно у нас летает. Он добыл там «Тойоту», как-то через мафию, через местных рэкетиров. Отдал 45 тысяч, да еще 2600 за контейнер, поездом. Всех дел – полтора дня; торопился домой: у него завтра рейс… Люди, чтобы добыть машину, берут отпуск. Сунься туда, во Владик, я – остался бы без денег, либо, в лучшем случае, всучили бы битое старье. Да и где мне взять полста тысяч? Я же всего лишь командир Ту-154. А он – он продал старую машину, да одолжил, видя, что если в этом году не успеет… Короче, он знает конъюнктуру, цены, варианты, каналы, ловит тенденции, видит перспективу и т.п. Он эту машину толкнет на рынке, рассчитается с долгом и купит новую, выгодно продаст и ее, добавит… Коммерция. И в рейс успеет. Он же, между делом, еще и штурман. С ним летел такой же, между делом, врач. Фарца. Эти люди не ждут. Они молоды, энергичны и любым путем стараются добыть. Любым. А я – законным. От трудов праведных. Завтра он подаст мне милостыню и скажет: а чего ж ты не вертелся? Он не задумывается о профессионализме. В мутной воде рыбу ловят не методами и способами, а наглостью и нахрапом. А я наслаждаюсь

мягкой посадкой. Значит, мне вымирать. Белка в колесе, напрасный труд. На работе все то же. Эксплуатация человека-функции. Нас не спрашивают. У них свои проблемы: тасование экипажей, ввод молодых, УТО, а нами, стариками, затыкают дыры. И так, использовав до конца, выкинут, как грязную тряпку. Вон Боря К. ушел на пенсию, два года промучился, теперь пытается восстановиться. И так же Костя Г. На пенсию 240 р. и вкалывая еще на земле, – не прожить. И лезут снова за штурвал, хотя здесь – беспросветная каторга. Но не прожить нынче летчику на пенсию. По нынешним ценам это – четвертак. Не 120 даже, как раньше, а, считай, 25 рублей. Как жить? Это безысходность, деваться некуда, только вперед, на остатках здоровья. Что – романтика полетов им спать не дает? Штурвала вновь захотелось? Ага. Надо знать и Борю, и Костю: это деловые люди, у них все схвачено. И – не прожить. 23.11. Из размышлений в очереди за сахаром. Хитро продуманная система льгот в приобретении материальных благ и услуг. Герои – вне очереди. Ветераны. Афганцы. Чернобыльцы. Депутаты. Инвалиды. А очередь стоит и ненавидит всех этих героев, депутатов и афганцев. Чтоб они скорее сдохли, эти ветераны, с их орденами. А ветераны и афганцы ненавидят ту очередь, мимо которой надо – морду лопатой и стиснув зубы, зная, что глаза в глаза – ненависть. А с заднего крыльца менты, шпана и блатные. И очередь ненавидит торгаша. А продавец ненавидит очередь, которую надо успевать отоваривать, в туалет сбегать некогда. Разделяй и властвуй. Все налито отстоявшейся злостью. Злость закипает в ногах. Через полгода может все взорваться. Тогда мы окажемся на опушке первобытного капитализма, через который надо пройти. Отменить все льготы, дать льготникам достойную пенсию. Мечты, мечты… 26.11. В Костроме у пилотов Ан-2 не стало работы. Аэрофлот поднял тарифы на местных линиях вдесятеро и сразу отбил у людей охоту летать. Заработки летчиков упали до 200 рублей. Нет, ну это ж надо так резко, без ума, взвинтить цены на билеты. Корреспондент телевидения сетует: что бедным пенсионерам самолет теперь не по карману, а в местных магазинах, мол, ничего нет, а если где в магазинах что-то еще можно найти, туда только самолетом можно долететь. Вот-вот, и я о том же. Не по карману – не летай. Кушай свою картошку. В сердце России, в Костромской области, мало дорог. Аэрофлот просто использовал это обстоятельство. А теперь на халяву возить нет смысла. Пассажиропоток упал, снижать тариф невыгодно, кто же будет работать себе в убыток. Значит, сворачивай производство, перебрасывай туда, где выгодно, да еще протиснись между конкурентами. А пилотов куда девать? У них

же семьи. И у меня семья. Я в молодости повез за собой молодую жену туда, куда раньше ссылали. И мы здесь, в трудных условиях, нашли и работу, и жилье. Да, намерзлись. Да, от мамы далеко, и от моря, и от фруктов. Каждый выбирает сам. Они присоседились к Москве. Ну и пусть там живут. Работа малой авиации – не там, где столица. Там заведомо делать нечего: полно дорог. Самолет окупается на бездорожье и на дальних расстояниях. Тот же Ан-2 у нас в крае летает дальше, чем под Москвой – Як-40 и Ан-24. Да и Ан-2 дешевле других. А уж необходимость… Мужику надо кирпич на печку в тот же Александровский шлюз. А там пески, глины нет. И он везет поддон кирпича из Енисейска на Ан-2. Дорого. Но печка жизненно необходима. Суровая проза сибирской жизни. Так самолет дает человеку саму возможность существовать. И мы, возя кирпич, стекло, гвозди, понимали это и гордились, и люди нам говорили спасибо. Я знаю цену этой благодарности. Корову человеку перебросили через водораздел, это целая эпопея, иного пути нет. Весь самолет в дерьме, но – кормилицу, молоко детям… Они там чуть не языками машину вылизали. Это тебе не за гнилой колбасой в столицу смотаться. Ну как ты ту корову по болоту да по горам этапом погонишь. И человек долго думает, считает и платит кровные. Поэтому работы у енисейских пилотов хватит надолго. Все хотят где потеплее и на халяву. Сидишь там, под Москвой, востришь зубы на дармовую, дешевую, сворованную у всего народа московскую колбасу – а самолетом на халяву возить тебя теперь невыгодно. Ну почему я должен людей даром возить, а сам зубы на полку класть. Нет уж, плати, плати всерьез и думай. Невыгодно – сиди дома, делай дело и изыскивай колбасу на месте. Не можешь – сдыхай. Алексеич давно поставил точку в дискуссии. Должно быть так: кто не работает, тот не ест. Работай. Нет работы – ищи. Или живи на зарплату пилота 200 рублей. Это ж они теперь без налета сидят, теряют и без того слабую квалификацию. Кому и где нужен такой пилот? Грядет конкуренция, и шансы их катятся к нулю. Но Москва-кормилица рядом… Мама рядом. Вологодское масло рядом. Костромская область. Три, ну, пять районов. Четыреста километров на двести. Железная дорога на Вологду и Киров. Да у нас Енисейский район больше. Надо поднимать тарифы, диктовать свои условия, разумно. Это рынок. А иначе мы, летчики, всегда будем нищие, и дети наши будут играть шоколадками и беречь их, а не есть.

27.11. Ноябрь – время снегопадов. И самолетопадов. Вообще, большинство тяжелых летных происшествий происходит почему-то осенью и в начале зимы. Опять упал Ан-24, в Бугульме. Конечно, самолеты всегда падали и будут падать, как сходили и сходят с рельсов поезда, как тонут корабли и сталкиваются

автомобили, как обваливаются шахты и горят дома, как, в конце концов, взрываются на старте космические ракеты. Но в ноябрьских авиакатастрофах явственно проглядывают все беды и пороки нашего общества. Непрофессионализм накладывается на отказ матчасти, а хроническая усталость экипажей объединяется с усталостью металла, с непогодой и с общей усталостью нашего народа, выражающейся формулой «да пошли они все, козлы». Всем на все наплевать. И люди принимают неадекватные решения: нарушают минимум погоды, нарушают правила загрузки, заправки, нарушают РЛЭ, часто в принятии решения руководствуются не безопасностью полета, не здравым смыслом, а сиюминутными, житейскими потребностями, вроде: прорваться, а то на рынок (автобус, праздник, свидание) не успеем. Успевают в гости к богу. Понятно, в ноябре погода не балует. Но нырять под глиссаду в поисках земли на Ан-12 нельзя, уже не раз доказано, как нельзя и превышать вертикальную скорость перед торцом на Ту-154. И так далее. Беда наша в том, что вынуждены летать, заходить в сложняке почти визуально. Наши системы захода на посадку дремуче устарели, да и те не работают в самый осенний период. Вечно локатор на профилактике – и не в июле, а именно в ноябре. Потом… где густо, где пусто. Кострома сидит без работы, а красноярцы в ноябре вылетывают дикую ночную саннорму. Я в начале месяца из ночи не вылезал, сейчас побаливает голова. Нас плохо кормят, а экипажи Ан-24 вообще в полете голодные. Вообще же, в ноябре все мы как-то дотерпливаем в ожидании, что вот-вот сократятся до зимнего минимума рейсы, выйдут экипажи из отпусков, УТЦ и годовых медкомиссий, и наконец наступит зимнее безделье, когда дают всего три-четыре рейса в месяц, экипажей много; практически это неофициальный зимний отпуск, где между водочкой иногда немножко и подлетываешь. Вот это ожидание есть реакция на чудовищную летнюю эксплуатацию, отдаленные последствия которой сказываются до поздней осени в виде наступившего наплевательства и неизбежных катастроф. По крайней мере, так вижу ситуацию я, пилот. Ну, а в Госавианадзоре и прочих горних высях, в кабинетах, аналитики мыслят, может, и по-другому. Я именно дотерпливаю. Глянул в пульку на декабрь – боже мой: опять саннорма, да еще мелочевки… рейсов восемь или девять. Летом бы так – одна радость, а зимой… Когда жить-то? Денег за октябрь я еще не получил, нет в банке. Ну, жена кормит. А получу – куда девать эти тысячи? Разве что купить на них на барахолке кеды. 28.11. Надо начинать готовиться к годовой комиссии. Пить шиповник, выдерживать диету, сдавать заранее анализы, забивать очередь на велоэргометр, на РЭГ. И все это между рейсами.

Хромую ногу вроде подлечил, но о полноценном велосипеде пока речи нет. Вот так из-за отстегнувшейся радикулитной ноги списали в свое время по велосипеду Антона Ц. Не смог выдать обороты. Надо быть в форме, либо не идти вовсе. Престарелые родители вдруг прислали посылку, а в ней немножко фасоли, немножко муки и сахару. Мол, мы тут, на Украине как-нибудь проживем, а вам, у Сибірягу прокляту… Спасибо, конечно, но мы пока в Сибиряге еще вполне сносно живем. 2.12. Понедельник, мой любимый выходной. Все ушли, кот меня разбудил, и теперь я тяну время, наслаждаюсь одиночеством. Как в замедленном кино. Сейчас пойду в гараж, не спеша затоплю печку и буду ковыряться. Наверху какая-то политика, чего-то там замораживают, чего-то отпускают, какие-то референдумы, договоры, программы,… А я пока еще пью кофе «Арабика» с отвратительным, правда, азербайджанским, – но коньяком. Саннорму отдубасил – и Васька не чешись. Вчера слетали в Норильск – рейс отдыха, погода звенела. Взяли оттуда зайцем офицера, спешил на семейное торжество из командировки, поставил бутылку хорошего коньяка, досталась Вите – его очередь. И никакого смущения. Мне человека выручить не жалко, пожалуйста. А мог бы сидеть в вокзале, унижаясь перед администратором, ждать, пока найдется место, – и не попасть на юбилей. Довезли, сели, я ему говорю: вот – рейс отдыха; он только головой покачал: ничего себе отдых… а какова же тогда работа? Ну, это наши проблемы. Рассказывал нам: прапорщик у него был, тупой, выше не тянул. Как-то сумел уволиться из армии, теперь работает в совместном предприятии, за месяц сорвал куш: где-то 68 тысяч. Наверное, вкалывал, вся спина мокрая. Или трещал извилиной. А капитан окончил финансовый техникум, высшее финансовое училище, академию, теперь служит в Норильске за полторы тысячи. А я – за три. А наверху, в горних высях большой политики мечется вьюга взаимоисключающих и бесполезных полурешений. Пош-шел я в гараж… 5.12. Чуть не опоздал на сочинский рейс, намерзся в ожидании транспорта, в последний срок успел добраться в ледяном автобусе, быстренько подписал решение на вылет, добежал до самолета и, наконец, попал в тепло, стал оттаивать и блаженствовать. Нет, надо брать унты. Но как ты в Сочи полетишь в унтах. Взлетели, заняли 10600 и стали дожидаться обеда. А после обеда, в самом благостном расположении духа, подходя уже к Тобольску, решили, что надо бы занять 11600, т.к. здесь ветерок сильно встречный, все не хочет уменьшаться. Тобольск разрешил; я дал команду «Номинал» и успел краем глаза увидеть, что рычаги внешних двигателей медленно, осторожно поползли вперед. Алексеич умеет выводить на номинал не торопясь, с

гарантией, как рекомендует РЛЭ. И тут нас тряхнуло. Сильная вибрация, какой-то зуд, самолет мелко заходил ходуном; мысль: «в чем дело?» – и обороты третьего двигателя поехали вниз, за ними – рычаг газа; тряску как обрезало, Алексеич доложил: «Отказ третьего, останов Т газов!» И все. Пять-семь секунд. Доложили земле. Я преодолел минутный страх, дал команду снижаться до 9600. Приняли решение идти пока в Самару, установили расход 6 тонн в час, проанализировали путевую скорость, хватит ли топлива, взяли все погодки по трассе, прикинули, где лучше кормят и где лучше гостиница, а где бардак. В Свердловск лучше не лезть из-за бардака; в Уфе, по пути, сесть всегда успеем; надо лететь по расписанию в Самару, но там ухудшается погода. Так… где какой ветерок на посадке, коэффициент сцепления… Короче, шел анализ, все вошло в колею, экипаж работал; неизбежный заяц, 2-й пилот с Ан-2, молчал как мышь. Ну и – у чем дело? Помпаж явный, но отчего? Мы ни задрать тангаж резко не успели, да у нас и не принято, смена эшелона делается как в замедленном кино; ни газы резко не давали, Алексеич умеет; ни второй двигатель, больше других, казалось, боящийся большого тангажа, не трогали: его-то выводят на режим уже в установившемся наборе высоты, чтобы из-за длинного фюзеляжа не произошел срыв потока на входе в воздухозаборник и не начался помпаж. Единственно чего я не успел засечь, это обороты. Но все в один голос уверяли, что симметрично было по 92 процента; затем, после помпажа, мы к первому двигателю и не прикасались: как стоял у него номинал, так и добавили второму тоже до номинала, 92, все это видели; так и стали снижаться, все по РЛЭ. Ну, перед снижением чуточку был пресловутый холодок в животе. Нас бережно вели, спрямляя по возможности маршрут, сдержанно интересовались, что да как. В Самаре шел снег, на посадку давали видимость 1200, полоса 15, с прямой, нас устраивала, борты кружились этажеркой в зоне ожидания; нас с почетом вели к полосе, было аж неловко. Сел я исключительно мягко, с закрылками на 28, реверсом почти не пользовался, тормозами тоже; зарулили, выключились. От полосы потянулись пожарные и санитарные машины. Ну, объяснительные, два слова; мы чувствовали себя чуть не героями, ну, по крайней мере, обошлось. Конечно, Сочи рявкнулись, останемся без мандарин, из-за чего, собственно, и рейс просили… но – обошлось. В Куйбышеве бардак, как нигде во всей стране, бардак и советский союз. Долго я просидел в ПДСП, пока беседовал по телефону с Красноярском, докладывал, спрашивал, что нам делать, когда будет нам самолет; короче, насмотрелся, как работает их ПДСП… да как и 15 лет назад, еще хуже.

Проводники и Алексеич сидели в самолете, ждали, пока разгрузят. Только часов через шесть все утряслось, и мы, перекусив в самолете остатками курицы, ушли в гостиницу. Утром я беседовал с начальником инспекции управления; ну, говорить, собственно, не о чем. Он сам 10 лет летал на этом самолете, в курсе дела, и только выразил озабоченность: а случайно не поставили ли мы взлетный режим? Я клятвенно заверил, что нет, что опытнейший бортинженер, тысячи раз… и т.п. Но на всякий случай решил сходить в расшифровку. В расшифровке меня уже ждали. Точно: Алексеич установил третьему взлетный режим, и какой – 98,5! Это максимально допустимые обороты, выше не бывает. Сходили с ним вдвоем еще раз, сняли для контроля показания первого двигателя: оказалось, и там взлетный, но 96 процентов. Как же так? Еще раз обсудили в экипаже. Решили замерить еще параметры номинала в конце набора высоты 10600 в начале полета. Ведь такой же точно номинал Валера ставил – что на взлете, что в начале набора 11600. Условия – что в конце набора 10600, что в начале набора 11600, – одинаковые; должны совпадать и параметры. Кроме того, мы не снимали с номинала и вообще не трогали после помпажа первый двигатель: так и стали снижаться до 9600 на том режиме, что установили в начале злосчастного набора 11600, – и что, на взлетном снижались? Расшифровщикам мы порядком надоели, дело к вечеру, у них своих дел куча, но мы уговорили: сняли-таки параметры номинала в первоначальном наборе после взлета. И что же: 90 процентов! То есть: мы действительно набирали после взлета на номинале, даже чуть ниже номинала, 90, а для набора 11600 был действительно установлен взлетный режим. Все против нас. Но экипаж клянется и божится, что все видели по тахометрам 92, чистый номинал, симметрично, двум крайним двигателям. Все видели, что никто потом не трогал 1-й двигатель, что добавили 2-му тоже 92. Ну не может быть, чтобы пролетавший 25 лет бортинженер, ежедневно по несколько раз устанавливающий этот самый номинальный режим двигателям – это его хлеб, как дышать, – и чтобы он вдруг на высоте влупил взлетный… Но расшифровка у меня в руках: УПРТ стоит 110 вместо 106, обороты 98,5 вместо 92, расход 4500 вместо 3000-3500. Валера подозревает отказ командного агрегата на двигателе и раскрутку оборотов до срабатывания ограничителя, а в результате – помпаж, двигатель захлебнулся топливом. УПРТ на 3 больше – это мелочи; взлетный режим устанавливается РУДом до упора, на 116, и УПРТ 116 соответствуют оборотам 98,5. И то, на взлете у нас, при морозе -25, УПРТ был 116, а обороты по расшифровке 95, а по прибору, он запомнил, вообще было 93,

потому что мороз. Короче, не верю я этому объективному контролю. Я еще хорошо помню расшифровку в Сочи: «два козла за три секунды». Не верю. А не верить своему бортинженеру, с которым пролетал без малого 9 лет, у меня нет оснований. Но бумажка против нас. Ну что ж, мы пока – хвост пистолетом, знать ничего не знаем, ведать не ведаем. Придут результаты расследования, тогда видно будет. Если неисправность, нас не тронут, а если будет все в порядке, если обгоняют двигатель и ничего не найдут, тогда будет считаться ошибка экипажа; ну, выговор, никуда не денешься, переморгаем это дебильство. Мы делали все как всегда. Но по РЛЭ я же имею право в экстренной ситуации, допустим, при обходе грозы, использовать взлетный режим на любой высоте, сразу всем трем, без задержки! Хотя в нормальной эксплуатации выше 10000 запрещается. Значит, двигатель обязан был нормально работать, а не помпажировать! Что-то там есть, должны разобраться. Это уже не 85-й год. Плевать я хотел. Идут они все, козлы. Выговор – да пусть хоть десять. Ну, а я в экстремальной ситуации? Хотя какая там экстремальная – полет с отказом двигателя у нас считается нормальной эксплуатацией и не требует никаких особых действий. Заходи, как всегда, и садись. Но на эмоции действует. Ну, и ответственность: не дай бог чего. Короче: я справился, экипаж действовал спокойно, анализ обстановки грамотный; ну, пришлось хорошо набегаться за полторы версты в расшифровку, с больной ногой. Вот первый случай за всю 25-летнюю работу: настоящий отказ матчасти. Нет, вру, второй: был когда-то еще отказ двигателя на Ил-18, тоже в наборе. И подозреваю, что это только цветочки. Ткацкий пригнал самолет ночью и ушел нашим рейсом на Сочи; наши проводницы упросились с ним за мандаринами, ну, а нам было не до них. Дождались ночью его обратно и, стоя, зайцами, долетели домой. Обычное дело. Дома -39, пока доехал домой на служебном, замерз как собака, вскочил в ванну и парил ноги с полчаса, вспотел, потом уснул. Вот – обычный рейс, не рейс отдыха. Послезавтра Ташкент; поеду в унтах, ботинки прихвачу на сменку. Хватит мерзнуть. Завтра надо в баньку, а лучше бы сегодня, но там женский день, а в город, в 35 мороза, в баню, – не даст эффекта, как бы хуже не сделать. Жаль, что у нас в Роще баня через день. 6.12. Вчера Надя, как всегда, устроила мне летный разбор. Она на полном серьезе и ревниво интересуется всеми мелочами: как я, профессионально ли справился… ну и чисто по-человечески за меня переживает, что ведь страшно же было. Я еще раз тщательно перебрал в памяти все перипетии этого события. Смущает только одно: я не помню обороты. Не видел, на что-то отвлекся. Это рутина,

тысячи раз… Но – не помню. Экипаж, штурман и второй пилот, в голос утверждают: симметрично 92. И первому как поставили, так и не трогали потом до самого эшелона 9600, и там, разогнавшись и установив параметры полета, – лишь тогда сдернули с номинала. Страх был чисто животный – не от мысли, не от сознания, что – а вдруг, вот сейчас, пожар… – нет, страх типа: идешь, а сзади из подворотни прямо за спиной резко гавкнула собака – и весь мокрый. Ну, правда, мокрыми мы не были, но – гавкнуло за спиной резко. Ну, я понимаю Рэмбо. Он всю жизнь в нервном напряжении, собран, ждет удара, готов реагировать, вообще – готов. А мы хоть и тоже готовы вообще, но часами, месяцами и годами вечно в напряжении не будешь. Вот и вздрогнули. Секунд пять – как при затяжном прыжке с парашютом в первый раз; потом хаос мыслей, потом выкристаллизовываются опорные островки, становятся шире, шире, разрывают сеть страха, загоняют его в желудок, и он там холодком… Однако же представьте себе такое: вы идете на 10600, в 90 км от Тобольска, днем, визуально, – и пожар. И полоса видна впереди, правда, не слишком большая, под «туполенок», легкая, но сесть при случае можно. Но – представьте. Я, профессионал, считаю, что это задача на пределе возможностей. Потому что за 4 минуты, ну, за 5, надо сесть. А визуально полоса соблазнительно близка. Но до нее, на скорости 900, – минимум 10 минут лету на эшелоне. А по мере снижения скорость будет не выше 600. И кроме всего того, что наваливается на экипаж в процессе тушения пожара и экстренного снижения по пределам, будет давить еще и эмоциональный пресс: вот она, полоса, а – низьзя! Надо падать раньше, пока не сгорел, – и куда? Искать. В поле, на болото, на реку, на озеро, на дорогу… В Чехословакии года полтора назад сели вот так в поле: загорелся груз сигарет, 15 тонн в салоне, везли из Европы на «эмке», без пассажиров. Я видел на фото, что осталось от самолета: кабина с экипажем – чудо! – и хвост. И все остались живы! Но они не сели, они упали. Они ничего не видели в дыму, даже приборов, даже в дымозащитных масках. Они упали удачно, в поле, потому что командир интуитивно выдерживал параметры, близкие к горизонтальному полету: но это был уже не полет, а чистая случайность: земля подкатила под колеса относительно мягко, и только раз всего задели за высоковольтку. Но, собственно, этого раза и хватило, чтобы остались лишь кабина и хвост. И это было днем, визуально, это чудовищное везение. Ну, хватит об этом. Да минует нас чаша сия. 9.12. Вылет на Ташкент в 5 20, это 9.20 утра по местному. Встал без десяти шесть, сделал зарядку для хвоста и не спеша поехал на автовокзал. Приехал – автобус только что ушел; ну, еще почти три

часа до вылета… и так я ждал с час, потом забеспокоился, забегал; неплохо бы предупредить по телефону, но… советский союз, телефоны все оборваны; наконец за час сорок до вылета подошел автобус; пока я с больным коленом лез, оборвали все пуговицы… и места мне не досталось: народ, намерзшийся на тридцатиградусном морозе, тек вязкой, плотной, неостановимой и непробиваемой лавой. Ну, плюнул, дождался следующего, теперь они пошли караваном. Опоздал на полчаса; уже было подняли резерв, но успел. Ребята без меня уже проанализировали погоду, тут я Виктору Филаретычу, штурману, доверяю; мне осталось только подписать решение. Если б я не захватил унты (это на Ташкент!), то намерзся бы, а так – бегал в них по холодному вокзалу и в автобусе наконец-то не мучился вечно холодными ногами. В самолете переобулся в ботинки – благодать! Ну, слетали нормально. Заяц, бутылка спирту, моя очередь. А тут у дочери как раз день рождения, бутылка пригодилась. Начал проходить годовую комиссию, заранее записался на все эти велосипеды и бигуди; ну, после дня рождения кровь успокоится, пойду сдавать анализы. Полетел разбираться в Самару Попков, звонил мне. Я попросил его сравнить расшифровки номинала в наборе высоты и на снижении с одним отказавшим, с показаниями того номинала, что расшифровали как взлетный. Ну, мысль толкнул, а там пусть он сам сориентируется. Если уж действительно окажется, что везде номинал, а мы дали взлетный и на взлетном первого двигателя снижались, то мы дураки. Ну, подождем. Украина вышла из Союза. Осталось выйти России. ССГ – Союз, Слепленный Горбачевым, оказался жертвой аборта. Но почему они все, Горбачев, Шеварднадзе и другие, так стремятся вновь слепить Союз из обломков? Ведь коню понятно, что народы так натерпелись от этого союза, что теперь, пока не отделятся совсем, не наголодаются и не опомнятся, – и мысли не будет о воссоединении. А уж потом, когда отстоится, выстрадается и верх возьмут раздумья, тогда, надо будет, – объединимся, жизнь заставит. Кроме прибалтов. Те знавали лучшие времена. 10.12. Россия, Украина и Белоруссия в совместном заявлении констатировали прекращение деятельности Союза ССР. Итак, перестройка, затеянная Горбачевым со товарищи как перекраска фасада, через семь лет привела к полному краху идеи построения коммунизма в отдельно взятой стране, ко всеобщему презрению этой идеи, к полной дискредитации слова коммунист, к развалу т.н. социалистического лагеря, к трагедии разложения созданных на советских штыках т.н. государств народной демократии, к трагедии целых народов, к перекройке всей Европы, к кипению

всего цивилизованного мира. Поистине, имя Горбачева войдет в историю как имя великого разрушителя. Он только чуть стронул вентиль, а рухнула империя зла – целых полмира. Он один сделал то, за что боролись целые поколения всяких ЦРУ, о чем мечтали проклятые капиталисты всех стран, да и только ли капиталисты... ведь весь мир боялся нас и ненавидел. Что же отломилось Горбачеву в итоге? Свой же корифан, посмевший было посягнуть и жестоко осаженный на пленуме, неправый Борис, вышиб почву из-под ног, перехватил инициативу, вцепился в лучший кусок заплесневевшего пирога, занял самый большой, хоть и тоже дырявый, спасательный плот – Россию… И в результате – не исполнение мечты, а подвешенное состояние, миг перед падением в кучу дерьма с разъехавшихся, загаженных досточек. Ибо чем был тот Союз, как не кучей слепленных кое-как, но крепко скрученных колючей проволокой досточек, над идеей, долженствующей дать твердую опору всему миру. Теперь идея эта наголе, всем видно, что она собой представляет, кто ее претворял, кто рушил свои же храмы и уничтожал свой же народ – частью физически, частью – превратив в тупой скот. Назарбаев, убегая, назвал феодальным пережитком идею панславянской конфедерации. А я, наслушавшись всяких политиков, сам себе и думаю: Э! Империю-то создавали славяне. Славяне проливали кровь, свою и чужую, – но это дело их рук, наша империя. Казахи и таджики еще полвека назад знали только свой кетмень, паранджу и акынов. Я выражаюсь несколько прямолинейно. Но они и сейчас живут родовым строем, кланами, тейпами, племенами; это совершенно иной образ жизни и иное мышление. А главное, я стал доверять своему сердцу. К кому оно тянется? Я насмотрелся на этих азиатов на рынках. Хватит. Я отнюдь, далеко не националист, я готов понять и принять представителя любой нации. Но не садись у меня дома мне на шею. Для кого Союз был вотчиной? Для Кавказа, вернее, Закавказья. Это несправедливо и обидно. Везде русский – дурак. А у южанина деньги на деревьях растут, надо только найти осла русского. Я всю жизнь прожил в Сибири, знаю, как тут существовать. И сравнивая южан, их образ жизни, понимаю одно: им так вкалывать не надо. Так вот: пусть идут к себе домой и там сами себе живут, пусть решают свои карабашные проблемы со своими же южными соседями. А мы посмотрим. А славянин всю жизнь боролся просто за выживание. Хуже жизнь только у малых народов Севера – это уже изгои цивилизации, загнанные на биологический предел выживаемости. Даже дома, на Украине, приезжая в отпуск, глядишь, как наши отборные вишни растут под окном, на улице, в пыли, никому не нужные, сорняк сорняком. А я за ведро ягоды в Сибири плачу две

сотни. И за ведро той же вишни в Ростове – сорок рублей. Поэтому я за славянский союз. Это и вера общая… если она еще осталась. Мне нечего делить с белорусом и хохлом… сам такой. А с узбеком в деле я уже познакомился, когда бегал по ташкентским ментовкам. Нет, я их стерплю, я уважаю их узбекскую тысячелетнюю мудрость и обычаи, я понимаю, что нет глупых народов… но чужие они мне. Еще болгары… братушками звали, язык похож на наш. А какой мне братушка туркмен или эстонец. Пусть Назарбаев возьмет и организует пантюркский союз. Он умный мужик, но ему ближе тюрки, вот и карты в руки. А Союзу прежнему не воскресать. Умерла так умерла. Ну а Горбачев… уже поздно и в отставку: где он раньше был. Но скорее всего, уйдет; он уже никому не нужен. Тесть мой, немногословный старик-хохол, на мою болтовню вокруг Горбачева только плюнул и сказал: «ага, наш путь верный… – и прямо у Швейцарию…» А куда еще. Как Кутузов после Отечественной войны. Правильно говорят: трагедия великого человека, которого обогнало время. Пришли вести из Самары. Пока, по слухам, конструктивно-производственный дефект. Но меня попросили письменно объяснить причину занятия эшелона 11600. Как если бы столяра попросили объяснить, почему он эту доску строгал ровно, а ту – косо. Потому что. И Попков все равно летит разбираться. Привяжутся к этому мифическому взлетному режиму, мы еще и виноваты будем. Сказали же инженеры из АТБ: если бы не понадобилось набирать этот эшелон, двигатель бы и не отказал! Так что – давайте-ка запишем в индивидуальные особенности этой машины: выше 10000 м не набирать! Так, что ли? Учитывая, что цены на основную массу продуктов, товаров и услуг на черном, т.е. основном рынке возросли в среднем в 10 раз, я бы, заключая контракт, оценил на сегодняшний день свой труд в 10 тысяч рублей в месяц. Тогда бы все осталось на уровне прошлого года, не считая хлеба и молока. Ибо год назад у меня средний был где-то под тысячу. А так, при нынешнем уровне зарплаты, уровень жизни моей семьи упал где-то вчетверо. Из разговора бортпроводниц, услышанного краем уха: вот одна продавала шубу на барахолке, просила не 8 или 10, а все 15. Тысяч. А брала ее во Львове за 800. Обычное дело. Так что заткнись, пилот, чужие деньги не считай, а зарабатывай честно свои. И помни, помни глаза проводницы, влетевшей в кабину после того помпажа: «ЧТО СЛУЧИЛОСЬ?!!» Пришел из ночного резерва. Спали одевшись, опять тепла нет. Прикидываю на будущее: где бы выломать в квартире перегородку и поставить печь. Можно одну между спальней и кабинетом поставить для Оксаны, а между нашей спальней и коридором – еще одну. Ну а топлива в Сибири

хватит. Но мерзнуть, как в блокадном Ленинграде, я не собираюсь. Вот за водой на Енисей – далековато, а главное – круто, обрыв метров 50 к воде. Но – рюкзак на плечи, канистры есть, санки в зубы, – и работай, Васька, не чешись. Оно и сейчас, в холодную зиму, другой раз так прижмет, что с радостью затопил бы печь, будь она в квартире. Это идея… и живи я один – молча бы уже сделал. А так – надо еще преодолеть сопротивление моих косных домочадцев. Ну, как было с балконами: малый-то я застеклил, через ожесточенное сопротивление, дождавшись, когда они месяц были на курорте; так ведь приехавши, ругались… но дело сделано. А сейчас привыкли, как так и надо. Но лоджию так и не дали, и сейчас там пыль и грязь. И уже все соседи, глядя на меня, застеклили, и уже и мои вроде не против… но теперь нет материала. Так и печь. Вот дождусь их отъезда и за недельку состряпаю, оштукатурю и скажу, что так и было. Покричат, поголосят… а в мороз мы и затопим… Одно дело ложиться спать в двухконтурных штанах, другое – в сорокаградусный мороз у теплой печки под боком. Что такое теплый бок печки против дохлого радиатора под окном! Вся Россия зимой мерзнет в каменных и бетонных домах. Дураки дураками. Надо дома строить сразу с печами: мало ли что с теплосетью может быть… и бывает! Но мозгов нет. Невыгодно! Вся проблема – дымоход. Выпускать железную трубу в окно – неэстетично, завихрения от ветра… Но не до хорошего, а в мороз и ветра-то нет. О пожарном надзоре я не беспокоюсь: все будет сделано, как требуют СНиП. Единственно: какой же пролетарий, а особливо евонная озябшая жена, стерпит перед замерзшим носом своим дымящую трубу. Тут же окажется, что им ну прям дышать нечем. Классовая ненависть. Ничего, мы ночью подтапливать будем. А если чего – и в рожу… Ну а что делать, если к тому идет. Хорошо, если не понадобится. И все же надо учиться науке выживания. Вспоминаю послевоенное детство. Не было у нас в городке ни ателье, ни сапожных мастерских, ни молочного магазина. Обувь сапожники тачали на дому; костюмы и платья заказывали мадиске (модистке), тоже на дому; за парным молоком я с бидончиком ходил к бабке; мебель делали столяра, добротную, из чистого дерева; печки ложили печники; сосед, сухорукий сапожник дядя Гриша Золотко, дымя махоркой, подбивал подошвы моих башмаков кожимитом, березовыми гвоздями: «Це будэ стоить сорок пьять копеек…» Между прочим, чуть не всего Лермонтова наизусть знал. Где они теперь – печники, сапожники, мадиски, молочницы, плотники, мебельщики, колодезные мастера? Люди, перед умением которых я до сих пор преклоняюсь? Вытравили. А ведь эти люди – производили! А теперь – «дай». Наплодили ПТУ,

с конвейера гонят вал сопляков – без умения, без желания, без достоинства мастера, без сознания своей профессиональной состоятельности и необходимости. И они – дают! Весь мир удивляется: во дают! Вот я и вынужден быть сам себе мастером, в меру сил и способностей Сам себе и печник, и каменщик, и плотник, и столяр, и слесарь, и механик, и повар, и музыкант. И все – на тройку, выше я не умею, ибо – самоучка. Спасибо, что родители чему-то научили, да надоумили учиться ремеслам самостоятельно. Надо только понять будущим исследователям психологии людей в период т.н. перестройки: какой же гигантской силы пресс советской действительности нас плющил – а мы выжили! Не скурвились, остались людьми… правда, ожесточились. Бегут за рубеж, за бугор, самые истовые дерьмократы, митинговые трибуны, бегут, набив шишки о бетонную стену действительности; бегут и кто послабее духом, устав от бардака и нищеты. А я не испытываю и теперь никакого желания хрять. Я – кот, гуляю где мне вздумается, но я люблю свое место. Не надо мне пальм, не надо жары, пляжей, пива без очереди, кондишенов и т.п. сервиса цивилизации. Мне и в куфайке хорошо в Сибири. Они бегут от людей – к людям же. От плохих наших к хорошим ихним. Они там среди тех хороших собираются делать бизнес, вертеться в беличьем колесе – среди таких же, но более опытных и отнюдь не желающих пропустить вперед чужака. А главное: вспомнят же под пальмами родные березки – неужели не дрогнет сердце, не набежит слеза? Я далек от того, чтобы уж так клясться в любви к родному пепелищу, но, черт возьми, я и не настолько нищ духом, чтобы не осознать, где, в каком краю я живу и что могу потерять. Там я буду не жить, а биться за существование среди чуждой толпы. Чуждой. Там будет кондишен, но не будет русской общей бани, где свои под веничек поругивают правительство. Там не будет каменистого берега Енисея с чистейшей водой. За доллар там тебя свозят хоть в Большой Каньон, за доллар высунут в частном лесу из-под земли гриб, вытолкнут к крючку рыбку… а уж от берега Миссисипи сам убежишь, зажав нос. Здесь страшно ходить в лес, медведь в нем хозяин, но лесов на нас всех хватает; там же каждый акр куплен, просчитан, цивилизован, огорожен, и за доллар тебе в нем будет отведено твое место и время. Нет уж, я доживу свои дни здесь. Я отдал своей стране лучшие годы, здоровье, пыл молодости; так что теперь – бежать от самого себя? Не побегу я к сервису. Я его буду делать для себя сам, своими руками, пусть на куфаечном уровне, но – сам. Я хочу делать не то дело, за которое больше платят, а то дело, которое люблю. Я над этой страной пролетал и насмотрелся на нее достаточно, чтобы кровью и плотью понять:

это моя РОДИНА. Как ни пытаются опошлить и обгадить это понятие, но оно в сердце, и словами этого не объяснишь. Я чувствую, что существую в среде, покинуть которую не в силах. Видимо, я из тех людей, которых властно держит за сердце ностальгия. Как человек города, допустим, москвич, знает и любит свой Арбат, Охотный ряд, Волхонку, Таганку, – так я знаю и люблю мои Саяны, и Становой хребет, Кавказ и Крым, Волгу и Лену, Байкал и Балхаш, пики Удокана и Тянь-Шаня, Обскую Губу, Корякскую сопку, Ханты-Мансийск и Серов, Домодедово и Кольцово, Сергелийский рынок и Привоз… хотя на том Сергелийском рынке у меня и украли документы. Но я все это ощупал глазами и обнял душой, я постигал эту красоту светлыми бессонными ночами, и туманными зорями, и при солнечном свете, и под прессом усталости, на взлете и на посадке, на вираже и на эшелоне, и в болтанку, и через редкие облака, летом и зимой, в снегу и в зелени, и в золоте осени, и в половодье весны, и под грозами, и в пыльную бурю, и под полярным сиянием… Это моя жизнь, это в меня вросло тысячами побегов и корней. Какая, к черту, заграница. Полетайте с мое, поглядите на мир – лучше моей родной страны нет. Можете упрекнуть меня в квасном патриотизме, но, извините, этот квас изрядно разбавлен потом моей мокрой пилотской задницы. Я для моей Родины работал. Я не заседал в президиумах и комитетах, а пахал и пахал свое небо. И если посевы взошли и дали мне плод, ну, пусть не ура-патриотизма, а тихой, уверенной любви к родной земле, – слава Богу. 12.12. Хорошие анализы. Гора с плеч: половина медкомиссии, считай. Ну, собственно велосипеда и бигудей я не боюсь. А дальше – лишь бы хирург не заметил больное колено. Ну, у меня другой хирургический диагноз, он отвлечет. Колено мешает рулить педалями на старых машинах, где нет ручки. Ну, помогаю на развороте левой рукой, упираю ее в колено, разгружаю. Летом буду давать рулить вторым пилотам, а нынче, в гололед, извините, приходится самому, через боль. 14.12. Приехал вчера в контору в надежде получить зарплату сразу за два месяца. Спасибо, дали хоть за октябрь, но… рублевыми бумажками. Принес домой два кило рублевок, ну, на мелкие расходы. 16.02. Погуляли у друзей на юбилее. Компания подобралась очень дружная и голосистая: только я растянул аккордеон – как грянули «Казака», и потом орали весь вечер, дружно и чисто, на голоса, и я орал, дурак дураком, завелся, да так, что и закусить путем было некогда. Пришел домой пьяный, с чувством легкого голода, и тут же лег спать. Но повеселились хорошо. И о политике некогда и незачем было болтать. Специалисты в газетенке учат, как выжить в условиях инфляции.

Много разговоров вокруг. Но, в конечном счете, речь идет о том, чтобы те, кто привык жить на халяву, поняли: мы не все равны. Самолет, ресторан, отдых на море, автомобиль пока доступны лишь тем, кто набрал больший потенциал, а теперь, вот нынче, дает отдачу большую, чем другие, ну, больше вкалывает, от кого больше конечный результат. Или кто больше ворует. Ну, такова жизнь. А остальным… даются советы, как выжить. Главный из них: шевелись, не сиди, делай что-нибудь, думай, думай, рискуй! Правда, эти советы заработают лишь на пустой желудок. Гром не грянет – мужик не перекрестится. Вот я сижу, балдею, веселюсь и ем, ибо еще не все проел. А как начнем с себя проедать, не поздно ли будет шевелиться? Склоняюсь к мысли, что ни капитализм не наберет силу через пару лет, ни гражданской войны не будет, а будем просто гнить. 18.12. Вроде бы отстали от нас с этим двигателем. Заводчики его тут же списали, т.к. с ним еще прошлым летом у Бовы был подобный отказ и вынужденная в Актюбинске. Они еще заикнулись было, что ради пущей объективности надо бы упомянуть о неправильных действиях экипажа… Но прибывший к шапочному разбору Попков потребовал тогда замерить показания датчиков… а поезд уже ушел, расследование закончено, – ну, тогда с нас взятки гладки. Ну и бог с ним. Простили. Вот так у нас всегда: экипаж в полете поджимал хвост и работал, исправляя чей-то брак и, чего уж там, – спасая свою шкуру, не говоря уже о пассажирах, – и спасибо, что простили. Слетали в Норильск. Условия, в общем, ординарные: давали ветерок под 35 слева, 10-12 м/сек, видимость хорошая, сцепление 0,5, изморозь. Ну, я и сел ординарно. Протянул вдоль пупка, чуть подхватил… и – выше, на 10 см, но выше, выровнял. Пупок ушел, и мы понеслись на метре, на метре, на метре… еще чуть подобрал, потому что потащило вправо, заметно потащило; ну, коснулись мягко, но – справа от оси, метров пять. Назад рулили, и в свете фар на заиндевевшей полосе отчетливо и позорно видны были все нюансы касания: что бежали мы левой ногой по осевой линии, это 4,5 м справа от оси; что коснулись, справедливости ради, сбоку всего метра три, касание, правда, мягкое: пунктир от цыпочек, нижних, передних колес тележек, тянулся около сотни метров, потом уверенный след, но – чуть по диагонали вправо; значит, посадка была со сносом, спасла изморозь, смягчила… мастер… твою мать. И самый-то позор: на пупке – едва заметный след первого касания, мы его не ощутили. То есть: козлик таки был, и – точно по центру. Значит, подхватил чуть резче, чем надо бы; если бы в этот момент замереть, посадка была бы идеальной. Ну, к этому надо стремиться, но не всегда получается. Может, не совсем экстремальные условия, не тот

тонус, может, давно не летал, может, разгильдяйство. Ветер, правда, судя по поземку, был не под 35, а под все 60, но что это меняет. Я должен садиться при сносе хоть 8 градусов, как в этот раз, хоть 19, как, помнится, на Ил-14 на Диксоне, – но строго по оси. Это школа Репина и Солодуна. Молодой штурман (мой Витя в отпуске) на мое ворчание по поводу посадки недоуменно заикнулся, что, мол, хорошая же посадка, а 5 или 8 метров сбоку от оси – это ж допустимая погрешность… Я ему объяснил, что мои критерии – ноль, так меня учили. На что он, подумав, резюмировал, что хорошо учили. А сам штурманец – из молодого поколения, новой формации: связь ведет свободно на английском, имеет допуск за границу и работает молча и уверенно, несмотря на малый стаж: всего 4 года на «туполенке», а у нас – с июля. Ну, это пока мое первое впечатление о нем. Дома садился Саша: все хорошо, но после ВПР разболтал глиссаду, выхватил на выравнивании и тоже воспарил, сантиметров на 30-40, потом упал на три точки поодиночке. Ветер нам давали метров пять, оказалось – более десяти, вот его и присадило на правую ногу. Как раз проходил фронтик, слабо выраженный, при ясном небе, а вот ветерок менялся. Но все это – в пределах пятерки. Ну ладно, полетел я в Москву. 19.12. Саша свозил меня туда и обратно; отдохнуть в Домодедове 10 часов не удалось, потому что какой-то рейс задержался поздним прибытием самолета, а он с разворотом; чтобы вылет из Москвы не задерживать, выдернули первый на очереди экипаж, а нас всех передвинули; поспать удалось только два часа. Весь обратный полет я дремал, но рад, что вернулись раньше: завтра пойду на велоэргометр, предварительно отдохнув дома, а то получалось, что чуть не сразу по прилету. Но ночь все равно без сна, так, в легкой дреме за штурвалом, с полным контролем всех зон и пунктов. Зато Саня перед вылетом успел выспаться, как знал; он и довез, и хорошо посадил. В отряде денег не давали, но продавали в счет зарплаты знаменитый «Агдам»; где-то провернули же, и дешево: по червонцу огнетушитель. Я взял шесть штук, пригодятся. А то моим бедным женщинам в застолье и выпить нечего, так пусть пьют бичевский напиток. Хотя мужики клялись, что качественный портвейн. Организуется у нас 4-я эскадрилья для полетов за границу, ну, блатные… Саша Ш. ее возглавил. Я отказался туда идти. Тогда Савинов стал долбить меня летать без штурмана; я – категорически; тогда он предложил стать внештатным пилотом-инструктором. Нужны срочно два инструктора. Думаю. Объективно, на эту должность ставить некого. Из шести возможных кандидатур, стариков, трое – одиозные личности, еще двое – отнюдь не педагоги. Значит, мне. Остальные почти все –

год как ввелись, за ними самими глаз да глаз. И еще одного кого-то надо; выбирают из тех, кто уже два года командиром. Это ж у меня отберут мой любимый экипаж. Буду летать с вновь создаваемыми экипажами, отдавать их введенному молодому командиру – и по новой. Ну, само собой, нервы. Правда, пока до сих пор я обкатывал вообще зеленых вторых пилотов, перворазников, ну а теперь дадут готовых к вводу, старых волков, только без опыта полетов с левого сиденья. Ну, я-то сам с правого справлюсь, дадут три-четыре полета для пристрелки – и получай допуск. Главное – самостоятельно не буду летать. Я и так щедро даю штурвал молодым, а теперь, по должности, – вообще. Это болезненно. Ну там, пару-тройку посадок в месяц, в сложняке, я, конечно, отберу. Но пора свободных полетов кончится; теперь я буду только передавать опыт. Школа Репина и Солодуна логически продолжится. Ну, оплата чуть выше. Может, какие-то там рейсы можно будет выбрать. Но это мелочи. И не отстанут ведь: у меня есть документ, я уже был на инструкторских курсах, а нынче Ульяновск требует за это триста тысяч; да и время на подготовку инструктора потребуется, а я готов, только тренировку на допуск дать. Это все решится после Нового года. Но к тому времени многое изменится, еще дожить надо. Кругом политика. Идет стремительное разваливание кружащегося в штопоре государства. Отвалившиеся куски, в падении своем, кукарекают о самостоятельности. Но пока это только куски. И вся страна, бывший Союз, вечерами приникает к телеэкранам и ждет новостей из газет. И я жду. 23.12. Вернулся с Камчатки. С погодой и топливом повезло, тягомотный рейс завершен, и я рад, что теперь не скоро полечу туда. Только на этот рейс приехал, не успел выйти из автобуса, как уже налетела толпа: «командир, подпиши на приставное кресло». Все просители – свои; молча подписал биле

тов пять, пусть идут, на самолете разберемся. Пока подписывал, уже портфель мой открыли, набросали туда бутылок и даже – еще в Красноярске! – банку икры… Потом еще свой человек передал рюкзак картошки и чемодан до Магадана, там встретят; взял, еще бутылка. По пути к самолету встретил командира летного отряда, принял от него заказ на икру и рыбу… святое дело. В самолете уже сидели три зайца, мои же коллеги, да у проводниц своих двое. Короче, долететь до Магадана – и меня уже смело можно было там оставлять на срок. Всем нужна икра, нужна рыба, – это нынче валюта. А в Петропавловске валюта – водка, поэтому самолет ею был налит доверху. Я из дому еще на всякий случай прихватил бутылку спирта. Так и полетели, друг на дружке. А еще просился совсем уж

посторонний, без билета, лепетал что-то о больном сыне, о лекарстве, которое только в Японии, о корабле, единственном, уходящем туда как раз завтра, просил помочь – за любые деньги… а у меня сорок минут до вылета; короче, я с оловянными глазами ему отказал: надо было еще протащить на территорию тот рюкзак. И все – нужным людям, своим же коллегам; и не откажешь, ибо завтра так же буду просителем я. В стране воров и несунов это – наше воровство. Долетели, устроились вместе с зайцами в гостиницу, и пошел поток продавцов: «Икру надо? Рыбу надо?» Какой там сон. Каждые десять минут – шаги, стук в дверь, шепот, шелест бумаги, звон стекла… Ну, пару часов удалось подремать, потом сходили в кафе перекусили, надо опять ложиться поспать перед ночным длинным рейсом. Но опять продавцы; я уже раздал экипажу заработанные бутылки, себя тоже не обидел: мне досталось пять увесистых копченых рыбин исключительно товарного вида и отменного вкуса. Наконец кончилась валюта. Повесили на дверь лаконичную надпись: «ничего не надо». И удалось часа три поспать. Погода звенела. К самолету мои зайцы везли на санках и тащили волоком по снегу сумки, коробки, пласты мороженой рыбы, осторожно несли банки драгоценной икры, которую у нас продают по 250 рублей за килограмм. Валюта! Бартер! Блага! Ну а я привез себе баночку икры, 650 г; мои ходят кругами вокруг, хочется ж и попробовать, и к Новому году… ну, попробовали. А рыбку отвезу, хоть по одной штучке, родителям, своим и Надиным, надо после праздников слетать, в этом году я не смог. Ну, сам полет – это не главное. Это мелочи. И, как всегда, после бессонной ночи… 24.12. Почти прошел было комиссию, но обязательно какая-то подлость: понадобилась флюорография, хотя нам вроде бы положено раз в три года; понадобилась и спирография. Стал бегать: ну, ванька дома – маньки нет… Завтра убью утро на флюорографию, потом в гараж, потом посплю, а в ночь – Ленинград, или как это… Санкт - Петербург. Мне, если честно, не нравится это «Санкт», да и «Петербург» отдает плесенью. Мне, пилоту, привычнее, удобнее, мобильнее пользоваться в радиообмене приевшимися, прижившимися названиями: Свердловск, Куйбышев, Ленинград, – без всякой тут политики. Эти смены названий – дань волюшке толпы горожан и протест против советского пресса, что наболело. Да и пошли они все. 25.12. Вчера у хирурга, показывая товар лицом, бодренько рванул становой динамометр, и внизу шеи обреченно чавкнул и стеганул болью раздавленный межпозвоночный диск. Ну, не раздавленный, но прижал крепко, теперь болит. Зато получил запись хирурга, что я здоров. Это уже грудной отдел, ну, надо и к этому привыкать: а не поднимай

руками тяжелого. Хвост надо беречь. Помню, в молодости, без ограничений, помогал дома еще не старому отцу своему грузить какие-то мешки, хватал и метал… а отец все уговаривал не рвать, потише, осторожнее… Теперь я его понимаю. У невропатолога рассыпал лживые комплименты, лишь бы не взбрыкнула, не отправила еще на какие-то пробы. Тут недавно командир Ил-62 выкинул номер: на посадке, уже в глиссаде – эпилептический припадок, еле вырвали штурвал; пришлось второму пилоту сделать два круга, ну, посадил. Потом командир очнулся на земле – ничего понять не может, ничего не помнит. Списали немедленно. Я и боялся, что эксперт начнет свирепствовать после этого случая… расточал улыбки, льстил… ну, обошлось. Слаб человек, каюсь. Все равно мы врачей боимся, заискиваем перед ними, льстим, и готовы на все, лишь бы допустили. И как же много тут субъективного. Вот и меня гоняют из-за спирограммы, никому не нужной, а я после нее два дня кашляю. Но – прынцып… хотя у нее самой муж – такой же пилот. По глазам – думал, уже все, выпишут очки. С великим трудом, почти на догадках, дотянул, опознал цифры в нижнем ряду; еще годик без очков протяну. Хотя рук – отодвигать текст – уже почти не хватает. Старею. И хоть Надя мне еще провозглашает дежурные комплименты, что, мол, еще ничего мужичок… нет, старею. И стараюсь по возможности отодвинуть хоть символ старости – очки. 29.12. Вчера у меня был праздник. С утра получил зарплату за ноябрь – 2400, и все двухсотками. Вчера же завершил медкомиссию, уговорил доктора обойтись без спирограммы. Так что на следующий Новый год я должен быть не в рейсе, а дома: годовая комиссия-то кончается 28-го декабря! Кроме того, гляжу, в пульке мой обратный рейс из Москвы, завтрашний, передвинут на полсуток раньше, успеваем домой к обеду 31-го. Кроме того, отпустили в январе на четверо суток слетать к родителям. Кроме того, вчера была суббота и баня, где я четыре часа выпаривал остатки простуды и радика. Домой приплыл с красными глазами, хлопнул хорошую рюмку водки, потом еще одну, потом, втихаря от супруги, – третью… но она заметила. Ну, и кончилась баня. Сегодня я выходной. Из забот в этом году осталось только поставить и нарядить елку, но, ей-богу, это приятные заботы. Кончается год. Год тревог. Что там деется в стране, в экономических пространствах, в карабахах и на баррикадах, – меня не шибко волнует. Они там сами по себе, а я в этом году отдубасил саннорму, и ни одна собака не упрекнет меня в безделье. Я в этом году, как и в предыдущие, пахал свою ниву. Дай же бог, чтоб и в последующие годы, сколько их там осталось, у меня хватало сил и дальше так же пахать. Главный итог 1991

года – империя зла, созданная большевиками, на штыках, развалилась. Как говорится, мне выпало счастье жить в это славное время. Надо запомнить главные впечатления, чтобы потом, в кругу внучат… А нет их, впечатлений. Ну, рухнуло. Ну, треск. Усталость – вот впечатление. Устал я от всего этого, и готов ко всему, и приму все, и скоро. Как теперь мелки все дебаты. О шестой статье Конституции. О роли и судьбе партии. Материалы съездов каких-то депутатов. Самих-то депутатов – под зад. Красное знамя, серп и молот, демонстрации по праздникам, сами праздники… субботники… октябрины… И Буш подвел итог. Он сказал: в длительной борьбе с коммунизмом победили наши нравственные ценности. 9.01.1992 г. Слетал на Украину. Общее впечатление: доволен. Старики еще бодры, но подкрадывается нищета. Видя, к чему идет, старики мои полтора года назад взяли 13 соток земли – своей родной земли, со своей же бывшей усадьбы, отрезанной лет 15 назад, когда у нас в огородах прокладывали новую улицу. Тогда кусок этот, сплошное вечное болото, никто не взял, земля пустовала. Они забрали ее назад, благо, это угол нашего же бывшего огорода, – и благоустроили. За полтора года навозили туда полсотни машин чернозема, перегноя, песка, подняли уровень, сделали дренажи, все вспахали, потом еще раз вручную перелопатили (в 75-то лет!), посадили картошку, помидоры, клубнику, собрали урожай, а сбоку еще вырыли широкую канаву, целый пруд, разводят там карасей. Они не ждут милостей и едят свой продукт. Рождество встретил в харьковском храме. Много суеты, хор неплохой, но слабоваты басы. А в общем, в храм ходить лучше в будни, а то и те хилые ростки, что вроде затеплились в душе, затопчет толпа. Модно стало ходить в храм, ставить свечки без толку, размашисто креститься невпопад… и, глядишь, истинно верующему человеку и перекреститься не дают выступающие всюду широкие плечи в модных ременных подстреленных курточках. Было свободное время, погулял по Харькову. Чужой город. Поехал в парк Горького, походил по местам своей юности: ничего не узнать, все перестроено, все не так. Долго искал парашютную вышку, первую свою покоренную высоту… нету вышки, снесли, пошла, должно быть, на шампуры. Такое время. Но все равно доволен поездкой, даже хотя бы потому, что весь день Рождества прошел у меня, заполненный чувством глубокой и острой грусти – грусти в общем, грусти от познания, которое, как известно, умножает скорбь. Туда я добрался без проблем, а обратно не везло с самого утра: то автобус опоздал, и я из-за него не успел к рейсу; потом, прогулявши весь день по городу, договорился было с харьковским экипажем, зайцем на Внуково; уже было пошли на самолет, как

вдруг разбегавшийся Ан-24 на наших глазах убрал шасси и пополз на брюхе по гололеду аж до конца. Ну, все: эвакуация машины – дело долгое; порт закрыли, я переориентировался на ночной прямой рейс до Красноярска, договорился с экипажем Ту-134. Вылет неоднократно переносили, потом отбили до утра. Спасибо ребятам-землякам: взяли меня с собой в гостиницу, провели в столовую, короче, братья-летчики… Довезли до дому, отдал им бутылку – еще мне и спасибо сказали. Видимо, еще и то, что я все-таки командир Ту-154, оказали уважение. Нет, спасибо мужикам. Когда еще сидели в Харькове в штурманской, обсуждали это ЧП; ну, случай типичный, сколько уже раз убирали шасси на разбеге на Ан-24. Видимо, застучала нога, командир молча взял штурвал, чтобы разгрузить, поднял нос, а бортмеханик, Махачкала, подумал, что уже летят, без команды убрал шасси. Там блокировка случайной уборки снимается при разгруженной передней стойке… Пришел в штурманскую тот командир с махачкалинского рейса, искать инспектора, оформлять летное происшествие: лица нет… Мы все тактично умолкли; инспектор, старый пилот, быстренько увел мужика к себе… Чем он виноват? Что плохо воспитал подчиненного? Или недоработал с ним технологию? Или сам ввел в заблуждение, молча подняв ногу? Или… Мы не стали вдаваться в обсуждение. Все в годах, у всех бывало. Только посочувствовали. Ну, эвакуация затянулась из-за непрофессионализма. То не надувались подушки, то надувались несимметрично, то ветер мешал… плохому танцору… Но никак не удавалось приподнять машину и выпустить вручную шасси. Наконец, удалось. Подцепили водило, не проверив, встала ли передняя нога на замок, дернули раз, два, – гололед; короче, нога сложилась снова, нос упал на водило, помяли… снова подняли, повезли и уткнули в углу носом в грязь. Оно, может, дешевле было бы вообще столкнуть самолет бульдозером с полосы: самолет, верно, уже вылетал свое и окупился, а убытки от закрытого порта на всю ночь – гораздо больше, чем пришлось бы платить Махачкале за металлолом. Сравнивая пилотирование и технологию работы на Ту-134 и у нас, отмечаю, что у нас все-таки – может, что именно красноярская строгая школа, – класс работы заметно выше. Да и самолет посолиднее, мы им так не швыряемся, и с тангажом поаккуратнее… а уж газами сучить, как они, вообще несерьезно. У нас, прежде чем дать команду бортинженеру, еще подумаешь, а там-то газы в руке у пилота. Ну что ж, люби свою технику, старайся. Да еще если у меня на борту свой брат-пилот, я уж стараюсь, пожалуй, почище, чем при проверяющем высокого ранга. Тот, если я где пузыря пущу, поймет и простит – сам такой;

а линейный-то пилот за спиной себе ухмыльнется. Его-то не проведешь. Перед ним-то и стыдно, перед ним-то и стараешься показать свою строгую красноярскую школу. 10.01. Два выходных, покой, лень и маленькие радости, вроде бани или рюмки лимонной водки под бутербродик с икрой. И все это под аккомпанемент тревожных сообщений по радио. Да пошли они все, козлы. Непопулярные меры правительства тем и непопулярны, что – для массы, для неимущих. Им труднее всего. Я же спокойно жарю гуляш и стараюсь не думать о том, что в любой момент, случись что со здоровьем, могу пополнить армию этих голодных и озлобленных людей. Я слышал, как вчера хором и громко матерились работяги, увидев торговлю яблоками по 300 рублей кило. И в бане за 7 рублей народу поубавилось. Но, кажется мне, наш народ вытерпит и приспособится. Я тут спросил у родителей: в войну и после нее, в 47-м, – было хуже? Они только засмеялись. Разве сравнить. Там мерли с голоду, а тут сметану дорогую не берут. Возьмут, когда припечет. Непопулярные меры – это кнут, которым людям вбивают через заднее крыльцо: плати, плати, плати за все. Плати за квартиру – это во всем мире очень дорого. За садик ребенку – тоже очень дорого. И за общественный транспорт, и за продукты, и за одежду, и за мебель, и за автомобиль, – это все очень дорого и далеко не всем доступно в цивилизованном мире. Дешевое пока спиртное у нас – уступка люмпену, расплата за совковый образ жизни, где все – через бутылку. За все плати. Но зато вынужден будешь думать, как заработать. И как работать. Миллионы и миллионы развращенных строителей коммунизма поймут, что это – всерьез, без дураков, навсегда; надо вкалывать, и вкалывать с умом, иначе выкинут за борт. Тогда и появятся товары и услуги, и качество появится. И землю будут хватать. Мне-то привыкать не к чему, я приучен. И поэтому без зазрения совести могу себе спокойно жарить жирный кусок мяса. Жизнь-то одна. Надо бы с февраля еще поднять тарифы, хотя бы вдвое. Уже и так появились свободные кресла, но количество рейсов еще не сокращается. А надо бы довести до того, что рейсы сократить процентов на 20, тогда станет хватать топлива и мы сможем войти в колею. И народ привыкнет, что прежде чем смотаться через всю Россию, надо годик повкалывать. Ну не время сейчас для прогресса. Я еще лет восемь назад писал: куда мы несемся, не пора ли остановиться, оглядеться, собраться с мыслями и силами. Так вот: давайте постоим, подумаем, повострим острие прогресса. Оглядимся: стоит ли вообще летать? Ну, кому уж очень надо, тот заплатит. А остальным не горит, пусть заработают. Надо уже перестать коситься на тех, кто может заплатить: мол, а ты с

какого классу? С классу имущих, вот и все. Весь мир, который мы так мчались обогнать, с голым задом, – именно так он и оценивает: не по идее, а по долларам. Легко тебе говорить. Кто на что учился. Хочешь жить – расти над собой. 15.01. В Москву меня свозил второй пилот. Обратно зайцем летел наш родной Леша Бабаев, в своем экипаже… эх, жаль, рано ушел на пенсию… такой летчик! Я сажал дома самолет в идеальных условиях, старался. На четвертом развороте, ну, перед ним, при выпуске шасси не загорелась одна зеленая лампочка. Я ко второму пилоту: проверь; так он же не знает, где та кнопка, ну, с Ан-2 парень, ему этот, типичный для всех самолетов пульт контроля шасси еще внове. Ну, пока я сам дотянулся, проверил, –провернулись; едва успел вписаться в глиссаду, одновременно гася скорость, довыпуская на 45 закрылки, долдоня карту и ведя связь. Второй пока не помощник. Садился в штиль, добирал на последних углах атаки, чувствуя всей спиной – не проверяющего, нет, – а Великого Мастера Мягких Посадок Алексея Дмитриевича Бабаева, моего давнего второго пилота, у которого я сам учился и по-хорошему завидовал его божьему дару. Ну, посадил. Не посрамил. И доволен как дурак: удалось! Повторяю: не перед проверяющим – бог с ними, с проверяющими, – перед Лешей моим старался. Перед нищим пенсионером. И экипаж меня понимал. 20.01. Из Норильска дома пришлось садиться мне: давали хороший ветерок, до 15 м/сек, болтало. И что-то я так это грязновато пилотировал, прямо как никогда. И сирена срабатывала, и скорости гуляли от минимума до максимума, даже Валера сзади молча совал газы; наконец, вышел я к торцу. Выровнял, прижал, замерла, выждал, чуть подхватил… и тут порыв ветра: мы неслись на высоте десяти сантиметров, и я только чуть заметным левым кренчиком придерживал появившийся неизбежный снос вправо. Долго ли, коротко ли мы так парили – пришло время падать. Я еще чуть добрал. И снова мы понеслись. Малый газ я поставил вовремя, это точно, над торцом краем глаза засек скорость: 270, соответствует массе. Должна бы уже упасть, но летит. Но всему приходит конец: я крепко потянул штурвал, задрав нос вверх до возможных пределов, и мы упали. Падение с высоты 10 сантиметров – это на пятерку. Максимальная перегрузка на акселерометре зафиксировалась 1,25 – это за весь заход, несмотря на болтанку: я не мешал машине самостоятельно исправлять крены, не дергал тангаж, и хотя мы болтались как дерьмо в проруби, общие волны болтанки обтекали нас плавно. Короче, я себя вслух отругал, экипаж тактично промолчал, и только Филаретыч отметил мою самокритичность как положительное командирское качество. Нет, надо таки летать чаще. 21.01.

Выходной день, т.е. я дома один. Выходной от людей, пусть даже родных и близких. Обязаловка с утра есть: что-то приготовить на обед. Ну, готовлю. Чем-то трогают за душу стихи Ду-Фу: Всю жизнь я стремился Уйти в одиночество, в горы. И вот уже стар, – а свое Не исполнил желанье. Давно бы я бросил Служебные дрязги и ссоры, Лишь бедность мешает мне Жить в добровольном изгнанье. Потребительская корзина у нас где-то около двух тысяч. Мы с Надей зарабатываем шесть. На троих – только-только, на грани нищеты. Вчера на проходной, гляжу, сидит Слава Д., мой бывший замкомэски еще на Ан-2. Старый, лысый, в очках… списанный пилот, которому на пенсию не прожить. А больше, со своими примитивными жабрами и хвостом, мы, летчики, ни на что на земле не годимся. Я потихоньку забываю музыку. Слушать слушаю, а играю все реже. Костенею. Не до игры. С грустью вспоминаю пьяные застольные годы – годы моего расцвета, когда я верил. Все было впереди, жизнь была легка, я пил ее и не напивался. Вот тогда – игралось и пелось. Иной раз, в согласии хора, горло пресекалось пьяной слезой: как прекрасен мир! Да мир все равно прекрасен! Не надо искать оправданий, не надо искать пути, – это не мой удел. Вспомни нынешнюю золотую осень, Вася. И то ощущение острого счастья жизни. Вот и все. Ты гармонично живешь? Вполне. Тридцать часов налета обеспечивают тебе три тысячи деревянных и свободное время? Обеспечивают. Руки гудят от работы в гараже? Гудят. Баня есть? Есть. Пишешь свою мемуарию? Нравится? Ну что еще надо. Мишка рядом покусывает за кончик авторучки, мурлычет и просит зарыться носом в его чистую и теплую шерсть. Жизнь прекрасна. А тревожные мысли – только необходимый противовес. Нельзя жить безмятежно: только в сравнении осознаешь свое счастье. И не надо никому завидовать. 22.01. Банный день. Мне близок шукшинский Алеша Бесконвойный. И я так же вот просыпаюсь с праздничным ощущением: «будет!» – как в молодости ждал с этим чувством свидания с любимой. Что делать – всякому времени свои радости; теперь для меня свидание – с баней. Будет! Я не тороплюсь. Я выпрягаюсь. Поделал мелочи по дому, теперь собираюсь. Размочил старый веник, он еще на один раз сгодится; дал стечь воде, завернул в старую газету. Тапочки, мочалка, шапка и рукавицы, мыло, шампунь, пихтовое масло. Полотенце не забыть. Отдельно – чай. Пока закипает вода, набираю в особую кастрюльку лечебных трав: мята, подорожник, мать-и-мачеха; листовой чай для заварки. Брусники размял. Варенья смородинового пару ложек. Термос, воронка, ситечко. Ритуал. Вчера навкалывался в гараже молотком и зубилом: выколачивал и подгонял для выгнившего угла

колесной ниши деталь сложной конфигурации. Рубил, клепал, творил, пел песни, потом нажарил на конфорке печки картошки с салом, достал из погреба огурчики, бутылку того самого «Агдама», налил себе стакан – и полчаса наслаждался легким хмелем, едой, отдыхом, уютом у печки и чтением газет трехлетней давности. Боже, как давно это было: Политбюро, социалистический выбор, задачи партии по работе с молодежью, Афганистан, землетрясение в Армении, какие-то ферганские события… А у меня жизнь из одних наслаждений. Газет на этот год мы не выписали ни одной. И как же ж хорошо-то! Там грузины граждански воюют… да пусть хоть все друг друга перестреляют. Я знать ничего не хочу, что есть на свете еще какая-то Грузия. Я иду в баню. А грузины там, или филиппинцы, сами решат свои проблемы. Им моя баня – до фени. Оно, может, и лучше так. Надоело, когда тебя берут за шкирку и суют носом в каждую задницу. Так что годик отдохнем от прессы и вообще от информации. И сбережем этим себе здоровья лет на десять. Будет баня! 24.01. В эскадрилье с меня не слезли, и с начала февраля планируют посадить мне на левое кресло молодого командира Чекина… с моим экипажем. Ну, уговор такой, что откатаю Чекина, возьму следующего; пока его откатаю, Чекин с моим экипажем налетает свои первые 200 самостоятельных часов, ему сформируют постоянный экипаж, а мне возвратят моих Филаретыча и Алексеича. Ну а Саня Тихонов пошел пока по рукам: такая планида. Может, к тому времени подойдет и его очередь на ввод, да что загадывать. В юанях это обернется мне где-то на 700 деревянных больше, а если учитывать, что налет у рядовых сейчас в среднем часов по 30, а мне на ввод Чекина дают месяца три и сто пятьдесят часов, то я и налетывать буду больше других. Ну, это вроде как плюсы, а о минусах я уже писал выше. Ладно, попробую вкус инструкторского хлеба. Немного лестно поначалу, но я достаточно знаю нашу кухню, чтобы особо не восторгаться. Ну а сегодня возили меня на тренажере с правого кресла, чтобы технологию работы вспомнил. На днях дадут четыре захода на самолете – и в путь. Пока же завтра лечу в Москву. Практически ничего не меняется. Тот же экипаж, та же работа со вторым пилотом, только я справа, а он слева, но он уже КВС-стажер, и мы все начеку. Но мы и всегда начеку, а работаем спокойно и доброжелательно. Школа Солодуна. Прочитал пару рассказов Грина, и в голове почему-то смутно стала определяться одна мысль. Вот я, много, честно и тяжело работающий мужчина, радуюсь тому, что в магазинах стали появляться товары, а мне достаточно много платят, чтобы я мог позволить себе их приобретать, как и дорогие продукты. Но сознание того, что

кому-то, многим, эти блага не по карману, что они и появились-то в магазинах не потому, что их стали больше производить, а потому, что многим не купить… Не купить потому, что зарабатывают мало, что не очень способны, не талантливы, пристроились, думая, что обхитрили жизнь, либо кому просто не повезло, а кого дурит и обдирает государство. Чем виноваты их жены и дети, почему они должны страдать – и уступать мне, много, честно и тяжело работающему, уступать моей семье, моему ребенку? Неужели в этом справедливость жизни? Или их отцы и мужья не много, честно и тяжело работают? Вот сознание всего этого вызывает во мне стыд. И все-таки умом я понимаю: в этом – биологическая справедливость жизни. Выживает сильнейший, приспосабливаемый, гибкий, жестокий, равнодушный. Но еще больше в нашей жизни сытых захребетников. И они живут еще лучше, и их полно во всем мире. Видимо, таков тоже закон жизни: они выкарабкались. Они сумели приспособиться, выжить и выдрать кусок изо рта ближнего, оставив голодными его жену и ребенка. И им – не стыдно. 27.01. Слетал в Москву, и сразу же тренировка с правого сиденья. Попков дал мне одну посадку, сказал «хватит» – и я допущен к работе внештатным пилотом-инструктором, с правом ввода в строй молодых командиров и с дополнительной оплатой пол-оклада. Никакого дискомфорта от правого сиденья я не ощутил, без труда мягко сел под сверлившими спину взглядами новичков-вторых пилотов: знай наших. Боря К., пару лет побыв в кооператорах на пенсии и вернувшийся за штурвал, установил себе железную дверь, и тут же, в одном из первых рейсов, был ограблен, обворован до нитки: дверь явилась признаком зажиточности, и пока он летал, а жена куда-то ушла, дверь ту профессионально вскрыли и вынесли все, вплоть до шампуней, примерно, тысяч на 180. Мы с Лешей Пушкаревым, нищие пилоты, пролетавшие 25 и 30 лет соответственно и живущие на одной площадке, решили в свой коридорчик железную дверь не ставить, не дразнить собак, а поставили стеклянную. Да и то: каждая собака знает о нашем богачестве. 30.01. Слетали в Москву последний раз с Сашей Тихоновым. Ну что, летать он научился, вполне сносно сажает, а нынче выдал мне и идеальный взлет, и идеальную посадку. Что ж, я доволен: школа Репина и Солодуна действует. Теперь пусть идет в любой экипаж, мне не стыдно, если спросят, с кем летал, кто учил. 3.02. С Оксаной моей нынче на сессии произошел казус. Всегда она сдавала экзамены не ниже чем на четыре, а больше на пятерки; упорным трудом, неизбежной зубрежкой медицинских терминов и добросовестнейшим отношением к учебе удивляла не только нас.

И тут – последний в сессии экзамен, мы в случайном разговоре заикнулись об этом хорошей нашей знакомой, профессору; она между делом пообещала подстраховать, мало ли что. Ну, спасибо, конечно, да не надо, зачем… ребенок все равно добросовестно учит… Теперь не подвести бы профессора… На экзамене вышло так, что профессор уехала в командировку, но просьбу ее передали тете-преподавателю, и та, закусив удила, не только не смотря на просьбу, а прямо вопреки ей, завалила ребенка. Ну, переживания, комплекс неполноценности, обида… хотя Оксана знала материал очень хорошо. Вернулась профессор, удивилась. Теперь уж просьба профессора – профессору, зав. кафедрой: принять экзамен персонально. Оксана снова зубрила, с дрожью в сердце пошла на пересдачу; зав. кафедрой предварительно позвонил той преподавательнице, она охарактеризовала Оксану отрицательно. Ну, собрался консилиум, и стали пытать студентку, подряд два часа. А у нее – от зубов все отскакивает. Ребенок действительно знает материал, да еще и сверх программы, да еще и думающий студент… Короче, можно ставить шестерку, но порядок такой, что пересдача – не выше четверки. Да бог с ним, главное – отстояла себя, показала товар лицом, полностью опарафинив ту тетю, что ничтоже сумняшеся завалила чуть не лучшую студентку факультета. Пошла слава… Ну, ребенок доволен. Самоутвердился. А я вспоминаю, как сам сдавал в свое время. Как заходили преподаватели с других кафедр послушать, как сдает этот курсант, и засиживались... Это было торжество знания, уверенности в себе, артистизма, логики, умения формулировать, изящества и простоты изложения. Может, на безрыбье… Но я всегда знал твердо, что лучше меня в училище, да и в ШВЛП, все равно никто не построит столь красивый, краткий, полный, логичный, изящный ответ, на чистом литературном языке и в абсолютно спокойной и достойной манере: смотрите, ведь мы же с вами вполне понимаем друг друга. Я мог поспорить с экзаменатором. Мог задать ему вопрос по существу дела. То есть, экзамен был для меня не отчетом, не рапортом, не докладом, не оправданием, а беседой умных людей. Ты умный – я тоже умный, и ты видишь это. Если ты не совсем удачно сформулировал вопрос, я помогу тебе яснее изложить мне суть вопроса, ибо мы – коллеги. А уж ответить – отвечу красиво и самую суть. И увяжу с жизнью. И приведу примеры. Да мало ли как можно показать свои знания и готовность применить их на практике. Но главное – я никогда не боялся преподавателя. Если мы взялись изучать этот предмет, то будьте уверены: Ершова запомнят как сильного ученика. И принимать экзамен у него – одно удовольствие. Ну, а если он меня вообще впервые видит, то

я уж сумею показать ему еще в преамбуле то, о чем сказал выше. Бывало и так, что для порядку задаст дополнительный вопрос, а я не знаю. Все ведь знать невозможно. Я так и говорил: не знаю. Но общее впечатление от ответа, от манеры, от потенциала, было таким высоким, что экзаменатору становилось даже неловко, он конфузился и отпускал меня с миром. Вот так, отличником, я и прожил всю жизнь. Не считая, конечно, института. Там был кризис, ломка, разочарование, и если я получал двойки, то – без борьбы, без унижения. Это было мне не нужно, бессмысленно, не мое. Теперь вот предстоит эти свои знания и умения передавать ученикам. Завтра первый рейс со стажером. Этап. Но никаких эмоций: научу. 10.02. Слетали в Москву, в новом качестве. Саша слегка подвесил машину в Домодедове, ну, на обратном пути исправился, дома сел отлично. Дело пойдет. На рулении я, конечно, был напряжен, и слава богу, что машины оба раза были старые, с управлением от педалей, где мне легче помогать, а ему ближе к его привычному Як-40. Но завтра попадет с «балдой», там уж и ему и мне придется попотеть. 13.02. Казалось бы, ввод в строй – надо давать рейсы с максимальным количеством посадок, чтоб хорошо набить руку. Нет, наоборот: длинные полеты, а посадок всего две, туда и обратно. За посадки теперь платят: один полет – 68 рублей. А за ночь теперь не платят. Платят за часы: рассчитали стоимость часа с учетом ночи, в среднем, т.е. вроде бы как добавили. Что ж, теперь одни будут летать днем, а другие, вот как я: то Москва с разворотом, то Комсомольск, будь он проклят, с разворотом же, то восемнадцатикратно проклятый Львов, две ночи подряд. Ну, вытерпим. Отмучился Саша Корсаков; за ним следом тихо умер Степа Ваньков, а он же моложе меня. Судьба. 20.02. Вернулся из проклятого Львова. Еще чудом обошлось нам, что везде было топливо, слетали по расписанию. Рейс тяжелый. И две ночи, причем, перед вылетом намучились на проклятых койках в профилактории: заехали же с вечера хоть часа четыре поспать перед вылетом… поспали… с боку на бок. И погодки как на заказ: то гололед, то свежий снег, сцепление 0,32, то видимость, то болтанка, а то все вместе. Плюс «эмка» с неудобной балдой ручного управления передней ногой. Ну, Саша справляется хорошо, молодец, сильный летчик. Если зимой набьет руку, то летом проблем не ожидается; хороший будет командир. Ввод в строй намечается, несмотря на уменьшение объемов работ. Общая тенденция – избавляться от стариков. На годовой медкомиссии по «бигудям» затормозили 44 человека. Это последствия и эпилептического припадка с командиром К., и внезапной смерти Степы Ванькова сразу после квартального медосмотра. Вчера ночью, выключив свет в кабине,

разглядывал с высоты свой родной Волчанск, угадывал по огням знакомые улицы… Романтика! Может, как раз случайно вышли перед сном во двор мои старики, увидели в чистом ночном небе мигающий маячок, услышали характерный гул со свистом, может, подумали: не сынок ли летит… И мало ли чего подумают родители-учителя о сыне, избравшем такую профессию… а теперь вон уже и сам учит летать молодых. Романтика. Однако же далеко не каждому дано увидеть дом родной с высоты десяти километров. А я вижу, периодически, и мне это важно. Дом родной, малая моя родина – и мое большое Дело, проносящее меня над родным гнездом – мимо, мимо, – и ничего тут не поделаешь: это сильнее желаний, это – неизбежная жертва, но и горьковатая награда. 22.02. Вернулись из Ростова. Ну, рулили с Сашей, или, вернее, рулил по гололеду его руками я, т.к. «балда» в кабине только слева. На нервах, конечно. Плюс машина музыкальная – свист и вой в кабине: где-то отстала резиночка уплотнения, ее отсасывает в дырочку, она поет, а мы себе летим и устаем. Я ведь ничего не делаю, все делает стажер, но устаем все. Ну, за это и платят. Хотел описать какую-то несуразность, то ли по кабине, то ли по технологии… да у нас их столько, что уже и забыл. Иду спать. 25.02. Сколько лет нам болванили голову о том, что жизнь на Западе если и не сущий ад, то уж сильно приукрашена ихней пропагандой. А сейчас немцы и евреи уезжают туда сотнями тысяч и не шибко-то возвращаются, разочаровавшись. Люди отчаялись добиться сносной жизни в нашей стране, а годы уходят. Хоть ради детей и внуков наши немцы, без языка, без здоровья, готовы ехать. У них есть главный козырь: Конституция Германии, где сказано, что немец везде, на любом краю земли, остается гражданином Германии. Там, в богатой стране, воссозданной из пепла умным, дисциплинироанным и работящим народом, любому находится место, хороший кусок хлеба с маслом, – всегда и везде, и без очередей и талонов. Как же устал наш народ… А эти сволочи все делят власть. И никто уже им не верит. Все остается на том же самом уровне, что и семь лет назад. Нет частника, нет легального капиталиста, хозяина, нет земли и нет свободы, нигде и ни в чем. Есть одни талоны, и крантики в тех же руках. Опчественная собственность, кулюфтив, колхоз имени какого-то съезда ср…й партии. Я не вижу той тайной гигантской работы, которая якобы совершается в клетках якобы выздоравливающего организма. Тимур и его кабинетная команда – якобы видят. Как якобы видели Горбачев и иже с ним. В Ростове на рынке бродили по рядам барахолки, где можно найти почти все, о чем может только мечтать мастеровой человек. Но цены… Ну ладно. Уже уходя, я, в

восхищении богатством выбора, обронил, вроде про себя: «только пулемета и не хватает…» И отойдя шагов на десять, услышал в спину негромкое и спокойное: «можно и пулемет». Можно. Народ готовится, мало ли что. Вчера только видел, как напротив меня обокрали гараж: проломили заднюю стенку и пошерстили. Машину не угнали только потому, видимо, что стоит неисправная, а так забрали все, что можно унести. И что сделаешь. Гаражи наши без присмотра, пять тысяч гаражей скопом, кооператив, кулюфтив. Сообщили в милицию. Что – примчались? Ага, щас. Короче, безвластие. 28.02. Рейс в Москву с приключениями. Туда долетели нормально, а за два часа до подъема на обратный вылет нас разбудили: пришло указание Медведева перегнать в Челябинск машину и выполнить оттуда рейс на Ростов вместо сломавшегося Васи Козлова. Ну, поворчали, но делать нечего, других отдохнувших экипажей нет. Так и пришлось лететь в Челябинск, оттуда – в Ростов и обратно домой, прихватив зайцами из Челябинска экипаж Козлова. Обернулось это восемнадцатью часами работы; ну, отписались. Не оставаться же на весь день в Ростове отдыхать, а потом третью ночь подряд не спать, гнать домой рейс. Ну, перетерпели. А у Васи на взлете дома лопнуло колесо; ему на борт сообщили по радио, он в Челябинске сел благополучно, но, как оказалось, ошметками резины порвало шланги, еще чего-то повредило; пока привезут запчасти… ну и нечего там сидеть. Нам же – лишних пять часов налета и три посадки. Куда деньги будем складывать. И так уже в этом месяце получается семь тысяч. И еще обещают добавить зарплату. Правда, и цены растут. Но нам жить можно. Надо как-то перетерпеть этот период, чтобы не соваться к огню, чтобы не вскипал внутри гнилой пар бессильного отчаяния и тоскливой пустоты в душе. И самое достойное занятие для меня этой зимой – гараж. Так зима и пролетела. Один бок у машины зашит и защищен. Со вторым уже будет легче. Мы все терпим. Оксана терпеливо дожевывает свой мединститут. Надя терпит вечный холод на работе, дома вечерами после ужина оттаивает у телевизора и тут же засыпает. Дом заброшен. Мы поднимаем средний заработок, понимая, что так вечно не будет, скоро эта лафа кончится, а пенсия на носу. А я приспособился, дотягиваю свои последние летные годы, надо тоже дотерпеть. В полетах тихо сплю, читаю, убиваю время и практически ни во что не вмешиваюсь. Ребята – знают. Саша Чекин летает уверенно, только дотерпеть пару месяцев, пока набьет руку на новых стереотипах. О смысле жизни не надо задумываться. Смысл – в самой жизни. Я ее принимаю как есть, без особой борьбы. Стараюсь находить удовольствие даже в том, что отягощает всех: в уборке, в ремонте,

в приготовлении пищи, стирке, глажке белья и прочих атрибутах быта. Понимаю, что большинство нынче живет не так: они митингуют, читают газеты, стоят в очередях и потихоньку блудят, в грязи и безделье, а главное – терзаются неудовлетворенными желаниями, завистью, и наливаются злобой, как кабан салом. Зачем? Я ни на кого не злюсь, никому не завидую. Та ненависть ко всему, когда хотелось бить и бить, – прошла. Я не агрессивен, мне некогда, у меня много мелких и интересных только мне дел. Идите, идите себе, оставьте меня в покое. Сейчас пойду в гараж. По пути возле котельной скоммунизжу саночки угля. Затоплю печь. Надену валенки. Переверну талями машину и подвешу к потолку за другой бок. Начну отдирать и вырубать порог, чистить грязь и ржавчину. Подготовлю новый порог, сделаю подпорожек вместо сгнившего. Тут обед; см. предыдущее описание. И снова за молоток и зубило. Вот что я предвкушаю. Грязь и пыль, заусенцы и черные ногти, рукавицы, тяжелые инструменты, валенки с галошами, тишина, покой, я один… А завтра – баня. А другому это – тяжкий и унизительный труд… когда можно же собраться с дружками, попить водочки, пожевать политику; а то – с девочками, под музычку, кофеечек с сигареткой… пустота. На здоровье; каждому свое. А я открою ворота гаража, выйду под стылое звездное небо и пойду устало домой. Дома у телевизора семья; кот встретит и упадет у дверей, вытянув перпендикулярно хвост и поджав пальцы на всех лапах, прося ласки; Надя заворчит: где ты шляешься допоздна… Хорошо. Но… как же я приблизился к земле. И неизвестно еще, что лучше: витать ли в эмпиреях, ковыряться в дерьме политики или рубить зубилом металл. Я и читать все так же люблю, но это больше в рейсах. Вот снова увлекся Грином: какой утонченный, нервный психолог, аналитик, философ, художник! А вот добыл Кафку: надо хоть попытаться понять – ведь весь мир его читает почему-то. А впрочем, пошел он, этот весь мир… и Кафка тоже. И тут же – Глеб Успенский – продают-то по рубль шестьдесят. Успенский, Лесков, Мельников-Печерский, Андреев, Сергеев-Ценский, прочие российские звезды второй величины, – почему-то нынче не в почете. А в почете – Чейзы, Хейзы, и протчие Агаты Христи. Христи нынче богаты. На обложках – пистолеты и сиськи во всех ракурсах. Нет, лучше в гараж. А потом снова за штурвал, снова над облаками звездное небо и очередное ночное путешествие вокруг света… сколько я уже этих кругов намотал. Мы, в общем, ночные птицы. Светлые пятна городов внизу, звезды и полярные сияния вверху, красные и белые маячки встречных и поперечных самолетов, их серебристые следы в лунном свете, шум раздираемого воздуха за бортом, ленивые реплики в кабине, крепкий чай… Хорошо. Хороша жизнь

сама по себе. И какой там, к черту, смысл. Месяц уже не прикасался к штурвалу; надо бы хоть полет у Саши отобрать, так никак же не осмелюсь. Все погоды простые; ну, дождусь своего сложняка… А парень, в общем, неплохо летает. 1.03. Зима пролетела; как ею ни пугали, а все обошлось спокойно. Народ привыкает. Заводы правительство подкармливает, а пенсионеры разобщены, голодают, читают газеты; большевики их подзуживают. Не читают газет такие, как вот я. Нам некогда, мы зарабатываем. Нас не то что подкармливают, а заведомо берегут и лелеют. Вот Ростов дает в полет питание на экипаж, на 155 рублей: там лосось, колбаса, сыр, масло, курица, чай со сгущенкой… Красноярск, правда, кормит победнее, нет лосося и масла, но терпимо. В полет свыше 3-х часов дают еще сухой паек (мы называем его «гаражный вариант»): тушенка и рыбные консервы. Это идет не в гараж, а домой. В Ростове рынок забит мясом. Забит. По 70 рублей; а у нас по 120. Забито все: творогом, сметаной, растительным маслом, рыбой, – все дешево. Ну, возим. Из Ростова кооператоры повезли свои кроссовки, которые там уже никто не берет. Затоварились. Пошел товар по стране. Пошла нам загрузка. Оплата экипажам у нас теперь, в очередной, (и последний ли) раз, такая. Оклад КВС – 1400, за летный час – 28, за взлет-посадку – 68, какие-то премиальные, выслуга, вредность, – это еще рублей 700 набегает; плюс за экономию топлива – с каждой тонны – 100 рублей; на все это коэффициент: 30 процентов северных; и выходит за саннорму где-то 6 тысяч; ну а мне за инструкторскую работу – еще тысяча. Мало. Куртка-пуховик, которую мечтает купить мне Надя, стоит уже за 5 тысяч. Туфли Оксане – 2700. Не успеваем. Я должен зарабатывать так, чтобы не думая пошел и с зарплаты взял любую вещь в дом безболезненно, будь то телевизор, мебель, холодильник, ковер или песцовая шапка. Так было в застойные годы. Пока мы живем хуже. Я не кощунствую. Работаю я не хуже и не меньше прежнего, наоборот, более квалифицированно. Судьба неудачников и тех, кто за бортом, за чертой и пр. – это их проблемы. Завтра меня спишут и я пополню их скорбный ряд. Но сегодня я пока на коне, и нечего тут стесняться. Мне мало. На рынок идешь – в кармане тысяча. Назад – несешь мяса в одной руке. Но жить можно, и я пока еще пью коньяк и доедаю остатки икры. Да, вспомнил ту несуразицу по кабине. У нас на «эмках» новые манометры с плоской горизонтальной шкалой, вместо старых, круглых, со стрелками. На черном фоне – белые деления и цифры. А стрелки-указателя нет; сбоку ходит треугольный микроскопический указатель, со спичечную головку величиной… желтого цвета. Днем еще что-то кое-как можно разглядеть, а ночью он пропадает.

Манометр гидросистемы, важнейший прибор – и без ясной стрелки. Советский союз. В гараже работа движется. Но руки… руки никак не приспособятся к труду. Болят от локтя до кончиков пальцев. Какие же железные руки у крестьянина, слесаря или кузнеца. А я пытаюсь совместить рояль и зубило. Гармония… И все же – гармония! Так и надо жить. «Землю попашет – попишет стихи». Вся жизнь оборачивается так, что с машиной ты человек, а без нее – пассажир проклятого всеми общественного транспорта. Ой как надо ее беречь. А цены на запчасти… Это же немыслимо: пилот нынче на одну зарплату может купить аж полторы шины от автомобиля. Я помню лучшие времена, когда мог купить, ну… десять-двенадцать. Тоже дорого, но тогда переобуть машину можно было безболезненно. Вася, бойся пенсии. Летай, сокол, пей пока живую кровь; падалью ты еще наешься. 3.03. До чего же тяжко после двух подряд ночей. Сколько здоровья выпивает такая работа. Безысходность. Уже ж нет того здоровья, а куда денешься. Ну, посплю, наконец… …Поспали с Мишкой три часа; встал… как отбивная. Вялый, разбитый, с налитыми свинцом бессильными руками. Делал неизбежную мою зарядку, со стиснутыми зубами поднимая и сгибая болящие руки, разминал, гнул себя, а внутри все выло: покоя! Покоя!!! Ну нет, это мы проходили, знаем, покоя не дадим. Размялся, умылся обычным своим вонючим потом, затем уже водой; умылся и… покоя!!! Каждая клеточка требует покоя, а нельзя. Надо двигаться, надо жить. Первую ночь я в полете бессовестно спал. Минут двадцать. Симферополь обещал туман, везде все закрывалось; пришлось залить топлива побольше и взять запасными Краснодар и Сочи. Вот я и отдыхал, ибо решил, что пришел мой сложнячок. Но мы успели сесть до тумана, и я рутинно посадил машину на яркий световой ковер полосы. Ну, разговелся. Снижались дома, это была уже вторая ночь; я до снижения отвлекся на чтение Успенского, а на снижении боролся с наваливающейся дремотой, но без успеха: с 3-х тысяч провалился в сладчайший и яркий сон, и Вите пришлось громче обычного крикнуть: «Тысяча восемьсот!» – я с трудом вернулся к реалиям. Село нас сразу три борта, пятьсот человек, а автобус лишь через час… ну, прождали в штурманской; мороз, толпа… взяли штурмом автобус, по головам, уселись под аккомпанемент мата и драки, держали места подбегавшим экипажам; с боем, но все наши сели и уехали. В автобусе снова уснул… и дома уснул с Мишкой в ногах, и тело все равно плачет… покоя… Выпил глоток коньяка: мало; еще хороший глоток…тепло в горле… и чуть мягче стало изнуренным бессонной вибрацией клеточкам. Устаток. Завтра в баню, а сегодня житейские заботы отняли вечер. Так что ж – один устаток? За сон в полете семь тысяч в месяц – и он еще

жалуется? Да нет уж, конечно, есть золотые зерна удовлетворения от тяжелой, неизбежно тяжелой, но без нас невыполнимой работы. Кто ж их довезет. И приди с моря туман на час раньше – тут уж только мои руки. Тут уж только моя квалификация, да слаженная работа экипажа, ОВИ, световой ковер, хорошая работа систем, спокойные команды диспетчера, труд сотен людей на земле, – и из рук в руки, бережно, за тысячи верст, на жесткий бетон, на скорости 260, семнадцать тонн фарцы, мяса, загрузки… живых человеческих трепещущих душ, с детьми, с попугайчиками в клетках, тихо и плавно, как так и надо, будут доставлены к перрону согласно купленным билетам, и движение незаметно прекратится на стоянке. И это перемещение по воздуху за тысячи верст пассажир получит за… три кило колбасы, если перевести стоимость билета в реалии дня. Кое-кто, выходя на трап, бросит проводницам «спасибо». И вам спасибо за ваше «спасибо». Вы уже давно, в делах или в заботах своих, забыли, как прокемарили ночь в кресле, а у меня, у моих ребят, еще вибрируют клеточки. Потихоньку то Витя, то Валера между делом подсказывают мне: ты ему то, ты ему это растолкуй, объясни, покажи, научи. Им же с ним летать. Такой же летчик, пилот, как и я… а сколько еще нюансов. Вот они-то, эти нюансы, и определяют то мастерство, которое помогает человеку побеждать по очкам. Так уж жизнь устроена, что нокаутом – не удается. Надежность набирается по крупицам и в комплексе. Побеждает многоборец. И вот я вливаю в него то, что отстоялось за годы и годы, на всех моих типах самолетов, на которых пришлось потеть. Лет семь назад я иронизировал: «эх ты, мастер…» Ну, а что теперь? Вот берусь я нынче за автопилот, он раздолбанный; раз дернул машину, два… Витя – матерком… Да уж, навыки плавного управления, и правда, теряются. То, что реакция экипажа именно такая, матерком, – так я сам приучил же, что акселерометр должен показывать единицу перегрузки, а тут – 1,3. Виноват. Мелочи, конечно, проруха… А все же… эх ты, мастер… Ну, а мат – наш совковый язык. Но это шутки. А всерьез, Витя толкует мне: ты ему подскажи… вроде надежно летает, ну, еще точнее на глиссаде… да вот, с вертикальной скоростью… вот, директорные стрелки… вот, команды почетче да погромче, командирским голосом… А Алексеич в другое ухо: вот, то да се… ты ему про режимы, пусть газами не сучит… да ты ему самые тонкости, да самое нутро… вроде парень понимает… Он будет летать как положено. У него свой почерк. Привыкнете. Я отдам все. И вас ему отдам на время. Поддержите, подстрахуете, подскажете, с замиранием сердца будете ожидать первых посадок, результата нашего с вами общего труда. Подхваливайте же его за успехи. Вы – старшие, а он нам

как сын. А я займусь другим. С начала. И скучно будет сперва без вас, и холодновато спине. Кто и как еще ее прикроет, а уж в моих мужиках я уверен, как в старых добрых ношеных башмаках. Удобно и надежно. Экипаж. Это вам не на троих сообразить. Это – годы. Наверно я счастливый человек, что за рутиной работы (а у кого за 25 лет она не рутинная) я отчетливо вижу конечный результат. За кирпичиками, которые и сами по себе мне, в общем, нравятся, хоть все-таки и приелись, – я вижу Храм. В моих колючих, независимых, в чем-то даже противных ворчунах-коллегах и товарищах, привычные физиономии которых уже надоели за эти годы, я всегда чувствую крепкое плечо и единодушие целесообразного и единственно необходимого для нас труда. А теперь этот труд обретает еще более высокий смысл передачи опыта и связи поколений. А ну-ка найдите мне человека, который не имел бы врагов по работе и по жизни, который никого бы не ненавидел, никому не завидовал, не копал яму другому, не радовался чьей-то неудаче, – короче, человека, который в повседневной рутине обязаловки и сложности производственных отношений не утопил радость Труда. Вот поэтому я и говорю: наверное, это простое счастье, далеко не каждому доступное, – даровано мне свыше. Я рад видеть своих ребят, с удовольствием пожимаю им руки при встрече, улыбаюсь им с чистым сердцем и знаю: нам вместе удобно и хорошо, и нравится делать свое дело, и мы его сделаем, как учили. Наверно, блаженненький. Но ели это помогает мне летать, если это помогло перевезти по воздуху миллион живых людей… Ну, бросьте в меня камень. Мучаемся с рулением. Гололеды; машины то с ручкой, то без, все время юз… Тут надо в комплексе: ручка, газы, педали с подтормаживанием, да куча всяких нюансов, а тут еще технология, строго по инструкции; да еще: то на «балде» установлена кнопка СПУ, то нет, а то и самой «балды» нет; а на «эмках» против «бешек» и сама «балда» установлена чуть не там, руке непривычно; и углы разворота передней ноги разные, а еще запаздывание исполнительных механизмов, и надо же сразу все прочувствовать и упредить… Как все это объяснить словами, на пальцах, когда не можешь показать, т.к. у меня справа нет органов управления передней ногой. Ну ладно, я еще могу языком изъясняться, а есть же таланты типа «во-во-во – и усё!» – как тогда в Норильске. Пыдагог… С трудом, великими усилиями сдерживаю в себе желание подсказать под руку. Надо, чтобы сам прочувствовал, испытал, сделал молча вывод… а это ж… едешь же, по фонарям же… Но – терплю, терплю и жду: проскочим – не проскочим? Потом уже пара реплик… с мокрой спиной. Так рождается в человеке какая-то самостоятельность, уверенность в

себе, набивается рука. И это же не салага. Это бывший командир Як-40, человек, обкатанный и умеющий принимать решения, не вечный второй пилот. Полетит на проверку, спросят: кто вводил? Ершов. Хотелось бы, чтобы это звучало как: Солодун, Репин, Садыков. Но пока, как говорят на Украине, далэко куцому до зайця. Как, какой внутренней работой над собой накапливается во мне, да и в любом опытном пилоте, этот драгоценный опыт, чего он стоит, этот отлежавшийся, чистый и надежный сплав чутья и умения, – это, видимо, богатая почва для психологических исследователей такого рутинного, но такого тонкого понятия как истинный профессионализм. Но когда я только подумаю, каким тяжким трудом, зубрежкой и повторением куется и сколько тонкостей и нюансов содержит в себе мастерство музыканта, или актера, или хирурга, каких оно иногда требует вдохновения и силы воли, – я склоняю голову. Потому что, для непосвященного, вышеупомянутые мастера могут тысячи раз повторить одно и то же одинаково. У нас же нет двух одинаковых полетов. И нет времени на зубрежку. Я за свою жизнь совершил, может, тысячу посадок. Всего. А сколько узлов вывязал хирург, пока довел до автоматизма умение? Сколько раз повторил виртуозный пассаж скрипач? Если бы мне предоставилась возможность, как тому кузнецу на паровом молоте, десятки тысяч раз бить и бить по наковальне выковывая одинаковые подковы, то, может, и я бы смог, выражаясь фигурально, колесом шасси закрыть крышку часов. Но: веса разные, машины разные, разные атмосферные условия, состояние полосы, состояние нервов… Каждый полет – экспромт, импровизация. Однако же в музыкальной профессии и ценится больше всего способность к импровизации. Ну, гордись, Вася: у нас, в летной профессии это обязаловка. А уж на вертолетах, да и на моем Ту-154, – жизненно важное качество. 7.03. Послезавтра сажусь в УТО на 10 дней, переводить время в дугу. Была б моя воля, я бы эту учебу отменил навсегда. Пролетав 25 лет, я там ни грамма не почерпнул новой информации, не имею за все время никаких конспектов, просто не нуждаюсь в них. Пожалуй, со мной согласятся 99 процентов обычных летчиков: учебно-тренировочные отряды превратились в кормушку для списанных пьяниц с хорошо подвешенным языком, умеющих создавать имитацию бурной деятельности. Для рядового же летчика такое повышение квалификации не нужно, ибо его и нет. Если жизнь заставит, летчик сам найдет первоисточник и получит информацию; да ведущие специалисты в летном отряде все это сделают сами, потом соберут летный состав и уж до буквы вдолбят. Вообще, все необходимое для полета заключено в десятке страниц РЛЭ. Основы же, фундамент,

элементарные понятия, почему, к примеру, нельзя превышать числа «М» на эшелоне или терять скорость на развороте, закладываются накрепко еще в училище и школе высшей летной подготовки. Вот там надо драть не три, а десять шкур с курсанта и слушателя. Дальше изучать теорию будет и некогда, и просто у летчика теряется интерес к повторению одного и того же, раз и навсегда вдолбленного в школе. Пусть не обижаются преподаватели учебных центров, старые списанные летчики: они нам, летающим, не нужны. Все новинки мы изучим за два часа самостоятельно в летном отряде. УТО нужны разве что для начальников местных аэродромов, площадок МВЛ, короче, для стрелочников, чтобы ввести посторонних людей в курс дела, объяснить им элементарные понятия. Хоть Ан-2, хоть «Боинг», хоть «Буран», а формулы одни, их всего-то десяток, нужных, в той аэродинамике. Больше знать пилоту не надо, даже вредно, как, к примеру, шоферу не надо забивать голову тем, как влияет качественный состав компонентов шины на ее способность к юзу… с точки зрения маслобака в системе единиц СИ. Не нужно. Шофер знает, что такое юз и как с ним бороться, без особой теории – и на всю жизнь. Есть разумные пределы. Нужна хорошая библиотека у инженера летного отряда, либо в методкабинете. Я видел тут подборку книг, кучу теории, напрочь оторванной от жизни, но «рекомендуемой для летного состава». Дерьмо. Каждая книжонка начинается словами: «Руководствуясь решениями…» чуть не II съезда РСДРП… В середине – графики, диаграммы, схемы, интегралы, таблицы; в заключении – твердая уверенность, что уж без этой-то информации пилот непременно убьется. Нет таких книг. Не написаны еще. Чтобы не на потребу дня, текущего момента, политической конъюнктуры, ИБД, и т.д. Чтобы такая книга была у пилота настольной. Таких еще нет. А вот вышеприведенных – море. Море и специалистов, знающих, умеющих объяснить и расставить все по ранжиру, а главное – убедительно оправдать свое на свете бесполезное и бесталанное существование. Вот они-то большею частию и заседают в кабинетах и на всяческих курсах повышения квалификации. А квалификация у нас одна: на уровне совета рабочих, крестьянских, казачьих и собачьих депутатов, создавших и лелеющих всю эту систему. Кто напишет умную и простую книгу? Я не знаю. Не я – это уж точно. Вот Дэвис в свое время – да, хорошую книгу написал: «Пилотирование тяжелых транспортных самолетов». Без формул и графиков, без схем и классификаций, простыми словами. Но… это библиографическая редкость. А я – я не смогу. У меня одни эмоции, а тут нужна система. Потом, у меня апломб, да зазнайство, а нужен объективный взгляд. Да еще

потребуется рецензент, какой-нибудь Васин… Я же, в самомнении своем, в рецензиях и отзывах не нуждаюсь. Ну, разве что спросить мнение учителей своих: Садыкова, Солодуна, Репина… да Репину этого уже и не надо. А если допустить отзывы… у каждого свой взгляд; на всякий чих не наздравствуешься… увязнешь, растеряешь уверенность. Автор же должен переть вперед, как ледокол. Но для себя, в стол… надо подумать. 10.03. Весна, все потихоньку оттаивает. А мы переводим время в дугу; крупицы нового тут же тонут в ворохе дополнений и изменений, имеющих целью создать ИБД тех, кто их выпускает в свет. В подкорке же сидит прочно затверженный комплекс древних стереотипов, вдолбленных еще в ШВЛП; вот по ним и летаем. Шепнули тут мне посвященные, что КВС О. умудрился недавно довести «эмку» до сваливания на высоте круга: снижался до 900 с выпущенными интерцепторами, стал гасить скорость с ними же, забыл про них, да выпустил еще шасси; сработала сигнализация АУАСП… ну, реакция пилота: успел толкнуть вниз рукоятку закрылков, убрал интерцепторы… но самолет все же стал валиться на нос. Закрылки медленно оттянули критический угол атаки, срыв прекратился, однако потеряли метров 400 высоты. Обошлось. Если, конечно, верить всему этому… Ну, О. – человек сложной летной судьбы, из тех, кого приключения постоянно сами находят. Думаю, помогли, конечно, и обстоятельства, но не обошлось, видимо, и без этого его природного громоотводного качества – притягивать к себе молнии. Зачем нарушать РЛЭ и снижаться ниже эшелона перехода с интерцепторами? Прощелкал расчет высоты. А и у меня ведь тоже пару раз проскальзывала потеря скорости до 340 перед выпуском закрылков на 28, даже раз в болтанку пискнул АУАСП. Было, было… Ведь на «эмке» это самый опасный момент: чистое крыло, шасси выпущены, скорость близка к минимальной, запас по углу атаки – ну, полтора градуса, а то и меньше. Баев бы тут развел теории на час, Стенина – на полтора; а решают доли секунды. Не дай бог, совпадут вместе: перевод в горизонт из снижения, да потеря скорости от недодачи режима двигателям, да выпуск шасси, да еще маленький вертикальный порыв; – тут и без интерцепторов свалишься. И спасет лишь мгновенный выпуск закрылков. Я неоднократно наблюдал, как стремительно при этом убегает стрелка текущего угла атаки от красного сектора – сразу где-то в район 2-3 градусов; а потом под брюхом вспухает ощутимый пузырь вновь обретенной подъемной силы – только ж добавь газу, либо чуть отдай штурвал и снижайся, а то скорость быстро упадет и подведет тебя к сваливанию уже в этой конфигурации. Тут надо бдеть. Пиляев пристрастно расспрашивает меня, как я ввожу

Чекина, как у нас получается, какие проблемы; жалуется попутно на своего стажера, который откровенно слаб, с ним надо работать, как с курсантом, чуть не с нуля, хотя он вроде бы опытный второй пилот Ту-154. Ну, значит, мне с моим повезло. Сидим, мэтры… В перерывах обмениваемся нюансами нюансов: уже не как делать по РЛЭ, а как отступать от его несовершенств, добиваясь практически максимальной отдачи от инструмента. Как садиться в боковой ветер, прикрываясь – боже мой! – креном до касания. Как и насколько чуть поджимать машину под глиссаду после ближнего привода, чтобы не перелететь и не выкатиться при низком сцеплении. Ну и так далее. Весь класс – опытные командиры кораблей, со стажем, кто десять, кто и пятнадцать лет на левой табуретке «Туполя»; в очках, седые, задницей познавшие все взбрыки сложной машины, познавшие их лучше, чем, может, особенности характера своей жены. Пацаны-вторые пилоты смотрят нам в рот – и верят, что вот эта практика – важнее в миллион раз всякой заумной теории. А нам с доски: формулы и страсти, формулы и страсти… Аэродинамика. Вежливо слушаем. Баев витийствует. Умный, летавший летчик, бывший начальник ЛШО, грамотный, с хорошо подвешенным, литературным языком… неординарная личность. Но в стенах УТО, в рамках нашей системы, он стал буквально непредсказуем. Обратной связи-то нет. Мы безгласны, только поддакиваем, подхихикиваем. С ним же невозможно спорить. Терпим. Вытерпим и Баева. А он сыплет формулами. Конечно, нам бы попроще. Подальше от кабинета, от доски, от учебника, поближе к штурвалу. А нам – страсти про то, что даже теоретически, даже с точки зрения пилота, вроде возможно… а практически, с точки зрения того же пилота, но летающего не на Ил-18, а на Ту-154, на котором Баев никогда не летал, – такого не бывает. Не может быть таких страстей. Это подтверждают мозоли на заднице, годами набитые жестким сиденьем «тушки». Страсти бывают… но другие, простые и непредсказуемые теоретически, о которых потом, после поминок, вдогонку, сочиняются теории, вписываемые их кровью в документы, по которым нам летать. Кровью Фалькова, например. Где ж вы были раньше, теоретики, когда у Шилака на глиссаде руль выходил на упор… И мы летали и не боялись, пока не помог Шилаку убиться автомат тяги. А теперь-то мы дружно дуем на холодную воду, следим, следим за рулем высоты… чего за ним следить: на других самолетах и указателя-то такого не придумано, сроду не было в нем нужды, а летали и летают. А Баев нам – про спутный след, да формулы, да вывод формул, да какие-то приросты перегрузки… Я прирост перегрузки испытал, когда вскочил в грозу в Благовещенске; там

же, кстати, под Средне-Белой, и в спутный след встречного борта в наборе раз врубился в облаках: ну, тряхнуло. И при чем тут прирост. И чем тут помогут формулы, а паче их вывод на доске. Знаю и верю: формулы есть, они правильные. Однако знаю и верю: неприятно, может и свалить в спутном следе; но если тот след видно, мы его обходим, а если не видно, то и без формул вскочим. Много лишнего. Это курсанту, который, как вот мой Мишка, всюду сует любопытную мордочку, – вот ему и рассказывайте, вот ему и доказывайте все те страсти, с формулами, с выводами. А мы и так верим. Как поверили в тот сдвиг ветра. Верим, что он есть, знаем, что его трудно измерить. Знаем, каково в этом сдвиге, пробовали. Верим, что написаны книги с формулами. Да никто толком не может что-то порекомендовать, разве что увеличить скорость на глиссаде, чтоб не присадило до полосы. Если я, заходя в Сочи на полосу 02, длиной 2200, с весом 75 тонн, при сдвиге ветра увеличу скорость и буду держать таковую до торца, согласно рекомендациям РЛЭ, то могу на пробеге укатиться в ущелье, к истокам Мзымты. Ибо пресловутый сдвиг в Сочи, вдоль береговых холмов, непредсказуем. Тут надо держать ухо востро и четко ловить тенденцию скорости, задавая вовремя правильный режим двигателям; кроме того надо уметь исправить до торца внезапно появившуюся ошибку, потому что в Сочи уход на второй круг, пересекши береговую черту, невозможен. Нет, были герои, уходили даже от торца, но это – счастливый случай, что сумели славировать в предгорьях и вырваться из ущелья. Слава неизвестным героям. Я – не из их числа. Поэтому в Сочи решает хватка, а не формула. Я Сочами битый: уже пролетав почти три года командиром, хоть и справился со сдвигом ветра, но отдал этому все силы и допустил на пробеге досадную, нервную ошибку. А теперь я должен провезти туда Сашу уже как командира, т.е. как-то суметь втолковать ему эти нюансы, которые только своей задницей и познаешь. А мне – формулы. Я прекрасно в них разбираюсь, но по очевидной их бесполезности в реальном полете я их забросил. Я верю и так; мне раз когда-то объяснили, и я понял, что – да, верно, доказано, обосновано. И больше я в формулах, а тем более в решении теоретических задач по этим формулам, не нуждаюсь. У меня в полете дела поважнее и потоньше. Я практик. Я верю в необходимость теоретического обоснования моих действий, но все-таки суть моей работы – в тонкостях и нюансах, в той самой психологии, которую формулами не выразишь. Ясно, что свалишься. Теорией доказано. И сваливались же. В Карши, например, мы об этой катастрофе все знаем. Или, втихаря, тот же О. Но и те, кто погиб под Карши, и

наши, знали, что на малой скорости свалишься. Были подготовлены теоретически. А вот что же у них там произошло, почему, какая взаимосвязь, а главное, что делать

нам, чтобы такого не повторить, – вот задача. Неважно, какой был угол атаки под Каршами. Критический. Не летный. Уснул экипаж, понимаете? Не ставили бы этот дурацкий полетный загружатель, они спросонок бы, под пипиканье АУАСП, сунули бы штурвалы от себя до доски, ну, подлетели бы под потолок – но спаслись бы! А так – упор, стенка…. Кто думал о тугой пружине? А пружину ту придумал теоретик в кабинете, чтобы пилот в полете, на эшелоне, на скорости 900, да сдуру не вздумал так изо всей силы сунуть штурвал от себя, что и самолет бы сломал. А у нас – дело чести пилотировать самолет с приростом перегрузки плюс-минус 0,1. Но должна же быть защита от русского дурака. Эх… не было бы той пружины – дурак сунул бы спросонья от себя и спас бы машину и всех. Ибо на той скорости по прибору, 405, суй, не суй, – не создалось бы разрушающей отрицательной перегрузки, зато угол атаки, может, и выскочил бы на докритические значения. Теперь-то эту пружину, что не дает сунуть «от себя», сняли. Дураком оказался теоретик. Вот поэтому по всему я двадцать пять лет летаю молча, а в УТО хожу регулярно, не имея ни одного конспекта. Они мне не нужны. Моя теория осталась в училище, там я ее знал как отче наш, там я ее понял, заложил основы, и за двадцать пять лет летной работы не встретил в воздухе ничего такого, о чем бы не имел достаточного представления. А уж экзамен я сдам. Все эти курсы, занятия, зачеты, сбор денег на водку и подарки преподавателям, все эти официальные галочки, – все это было и есть пустая забава, в которой едва ли полпроцента наберется действительно ценной и используемой информации. И все это прекрасно понимают и ничего не делают. Такова Система, товарищи Ельцин и Тимур с командой. И так у нас – везде. А нам семь лет твердят о какой-то перестройке. Пока старые документы упраздненного МГА будут действовать под эгидой какого-то нового образования, департамента, – все будет оставаться по-старому. Командовать будут те же воры; любое их новшество – это взбаламучивание воды, в которой очень легко ловится рыбка. Все надо рушить. И УТО рушить, вернее, УТЦ. Эту теорию могу в отряде и я у доски на занятии прочитать, и без формул растолковать, не хуже того Баева, тем более что я летаю на этом самолете. Но нет: Баев, хоть на нем не летал, но преподавать допущен, он что-то кончал, из той же Системы. Так же давал на водку. А допускал его старший рангом, и он тоже давал в свое время на водку. Обязательно должен быть допущенный Преподаватель, Проверяющий, Верховный, Генеральный. А вот основы знаний дает и основы характера закладывает Учитель. В училище, в ШВЛП, помню, были прекрасные преподаватели, мэтры, практические пилоты,

дававшие нам, щенкам, хорошую теорию, сдобренную кучей практических примеров и иллюстраций. А уже в Ульяновске появились хапуги, вроде известных всей большой авиации местных преподавателей аэродинамики. Там уже были одни умствования, долженствующие доказать тупому седому пилоту: ты беспросветно глуп, собирай-ка лучше деньги на подарок и метись отсюда, а галочку мы тебе поставим. «А мне твердят о наступившем лете…» 11.03. Крутятся в голове абзацы задумываемой книги. Но это абзацы, а нужны план, схема, скелет, идея, – следуя которым, надо будет строго, не отступая, заполнять клеточки глав теми, еще не родившимися на бумаге, но уже давно прочувствованными абзацами. И не бояться того, что кто-то, поопытнее меня, дай-то бог, прочитает и в пух и прах раскритикует. Ты возьми тогда и напиши сам. Я уже рассуждал о том пресловутом рулении: это целая глава. Никто, повторяю, никто об этом ничего у нас не написал. А я вот возьму и напишу. И пусть найдется коллега, который бросит в меня камень и уличит в некомпетентности, дилетантстве, фантазерстве и переводе бумаги. А хорошо было бы, если бы нашелся коллега, который вчитался бы, а потом подсказал что-нибудь путное, упущенное мною. Ну да это уже из области фантазии… Просто я хочу профессионально, без эмоций, выговориться. Пусть в стол. Разговариваю с ребятами. За два десятка лет у каждого накопилось. С каждым случалось. Все так или иначе, по той или иной причине, поступали не по Руководству. Это и естественно: в прокрустово ложе РЛЭ, НПП и т.п. не уложишь реальную летную работу. Все нарушали минимум погоды. Причем, неоднократно. Причин много. А садиться вслепую, ниже высоты принятия решения, когда полоса тому кабинетному летчику открылась, как удар в нос… и снова закрылась… ну, какое тут решение? В кабинете первейшее, что приходит в голову: не имеешь права рисковать жизнями вверенных тебе пассажиров, а значит, необходимо немедленно уйти на второй круг – и на запасный аэродром. Да, в кабинете оно все однозначно, оно и на запасный легко. А если в Сочи? И уходить некуда: ущелье закрыто. Что ж – смерть? Ему – да. А нам надо уметь садиться и вслепую. На мокрый, черный, невидимый ночью асфальт. На белый снег, в белой мгле, в метели, в тумане, без осевой линии и без боковых огней. Нырять в дым, в ливень при отказавших дворниках, садиться с растрескавшимся стеклом, в болтанку, при боковом ветре, на нестандартной глиссаде, на пупок полосы… С отказавшим при этом двигателем, и двумя, и когда горишь, когда во что бы то ни стало надо сесть, – да сколько случаев может подсунуть судьба линейному пилоту, а решение принимать же

ему, а не тому, в кабинете, кто, куря, подумывает о вверенных пассажирах, изобретая обтекаемые формулировки усредненных рекомендаций, которые, между прочим, должны еще и на всякий случай прикрывать ему зад. И мы умеем садиться вслепую. Это тоже целая глава. А кто не умеет, кто не уверен в себе, тот дергается… Кто ж его знает, сколько катастроф произошло вот из-за такого, зашоренного, прямолинейного исполнительского мышления. Никогда человек, если он не обучен и не оттренирован, психологически не готов, – никогда он не совершит такой подвиг как посадка вне видимости земли. О, это подвиг! Для кабинета. Или нарушение – ату его! В зависимости от обстоятельств. Но если экипаж знает, что командир бывал в переделках и - может, что если, не дай бог, припечет, то все равно сядем, живы будем, – тогда и работа спокойная, и командиру помощь от экипажа реальная. Сам, один, он, конечно, никогда и не справится. Только экипаж, слетанный, психологически готовый. Не должно быть средних пилотов. По крайней мере, на Ту-154. Сколько я мучился с Валерой К. еще семь лет назад – все ловили ось полосы. Он и сейчас, будучи давно сам командиром, так ее и не может поймать. Не дано. Не видит. А так ведь – грамотный, опытный пилот и командир, все у него в порядке. Но летает… не чисто. Не знаю как относится к этому его экипаж. Но второй пилот, летая с ним, мучился, ибо ему – было дано, и он видел… а как поможешь. А Валера так и не видит. Не в обиду ему, таких вот на «Тушке» быть не должно. Нужен, еще до того, строгий отбор. Нужны критерии и принципиальный подход. А что у нас: идут вечные вторые пилоты с Як-40, никогда не летавшие командирами ни на чем, идут командиры Ми-8, идут с Ан-2… Мельчает большая авиация. Теряется мастерство, размываются критерии, нарушается принцип: от простого к сложному, затем к еще более сложному. Пилоты не умеют работать над собой, иным это было никогда не надо, иные не успели набраться такого опыта – мало было ступенек. Уже по пальцам пересчитаешь тех, кто начинал на Як-12 (сразу командиром!), потом Ан-2, Ли-2, и на Ил-18, и на Ан-12, а уж потом попал к нам. Эти обычно летают уверенно, работать с ними просто, и им не надо при вводе в строй командиром на Ту-154 объяснять, что если полоса у тебя уходит по стеклу вниз, то это перелет, а если вверх – то это недолет. А ведь и такие попадаются. Какие задачи сможет самостоятельно решать такой вымученный командир, и когда еще… А пассажиров ему садят сейчас. И зарплату платят за потенциал. 13.03. Не один я так думаю: многие командиры считают, что строгого отбора, когда командиром тяжелого лайнера мог стать только неординарный пилот, – такого отбора сейчас нет. Просто очередь

да блат. Это дань т.н. демократии, а на самом деле – худшая ее разновидность, уравниловка, которая губит любое дело, низводя его до профанации. Простая как мычание мысль простолюдина: «все могут, а я чем хуже», производная от «нам открыты все дороги, все пути» и «кухарка может управлять государством», – опошляет идею высочайшего профессионализма, идею работы личности над собой. Напор толпы, хапок, возможность на халяву урвать теплое местечко… да, да, дилетанту от авиации кажется, что командирское кресло – тепленькое. А оно – горячее. Кухарка лишь тогда сможет управлять государством, когда она возвысится до понятий, в большинстве своем недоступных пониманию кухарок. Ну а ближе к реалиям: командиром тяжелого и сложного самолета, капитаном корабля может стать человек, не только одаренный, но и сознающий свою цену и свою ответственность. Да, мы люди одаренные. Не так это все просто. И я знаю человека, которого вводят в строй, ему не дается, и он с круглыми глазами риторически вопрошает: что я – дурак, что ли? Почему не получается? Потому и не получается. Не одарен. Слуха нет. А очередь к кормушке – подошла. Демократия. Все равны. Ан – не все, оказывается. И что тут скажешь человеку? Он просто не чувствует своих способностей, а паче, неспособностей, потолка. Он зубрила. Это тупик. Никто не берет на себя ответственности – загородить дорогу серости. И введут, и будет он летать, и будут за него трястись… а потом выпадет вакансия на более тяжелый тип – его с радостью сплавят туда, в вечные вторые пилоты, с глаз долой, из сердца вон. И он займет то место, на которое претендовал бы более талантливый. Так бурьян глушит культурное растение. Это так везде. Таков уровень, такие вот требования у нас сейчас в авиации. И спасает только то, что все-таки пока еще к нам прорываются талантливые ребята, их пока большинство. Но общий уровень падает. Мало того, и грамотные приходят, очень грамотные, а – разгильдяи. Свобода. Мы, мое поколение, против них – вымуштрованы, в нас накрепко вбиты понятия, от которых молодежь нынче отмахивается. Это – от формы одежды до строгой самодисциплины. Но у нас инерция, мы привыкли, вбито, въелось, стало образом мышления. И оборачивается, мы – последние из могикан той авиации, в которой не было мелочей. И въевшееся в нас чувство внутренних тормозов потихоньку начинает ржаветь под ветрами нынешних свободы, демократии и наплевательства. Поистине, свобода – это добровольное самоограничение, это самодисциплина. Но и, как результат работы над собой, – высокий уровень профессионализма, высокий же уровень притязаний, весьма болезненное самолюбие, самомнение и самооценка. Мы себе цену

знаем. В полете мы свободны постольку, поскольку держим себя в рамках обеспечения безопасности загрузки. Не моги дрогнуть ногой, не моги дернуть штурвалом, – это свобода самоограничения ради живых людей за спиной. Но зато один на один с погодой и матчастью – это тоже свобода, и на нее на высоте принятия решения почему-то никто не посягает. Решай ты, дядя-капитан. Вся ценность любого командира – в умении принимать решения. Вот это талант. 20.03. Все на свете кончается; кончилось и УТО. Напоследок Баев собрал всех заваленных им, в том числе и меня, общим числом человек полсотни, часок поиздевался и отпустил. Я стараюсь не поддаваться тому впечатлению, которое он в нас всемерно укрепляет: что мы все есть набитые дураки, аэродинамики не знаем и летаем как бог на душу положит, оставаясь в живых только благодаря исключительно счастливому стечению обстоятельств. Как раз я, с училища прекрасно знавший и любивший аэродинамику, я, споривший на экзамене со Стениной, которая в свое время того же Баева учила, споривший и получавший у нее только пятерки, даже автоматом, уверенный в своих знаниях и в том, что в практической работе уж кто-кто, а я-то как раз правильно и применю их на практике, – вот я-то и не должен поддаваться. Надо отдавать себе отчет, что такие вот Баевы, а в Ульяновске Стариковы, – вот они-то старательно уводят нас, летчиков, в сторону от простых и ясных истин, запутывая в дебрях околонаучной схоластики. Разговор-то ведется о сложных вещах, умозрительных, которых не пощупать и не увидеть, иногда о спорных, – и ведется языком простолюдина, на пальцах, на базе физики Перышкина, с людьми, не привыкшими ни так мыслить, ни так изъясняться, не приученными к теоретическому анализу, не имеющими ни путных учебников, ни конспектов, – с практиками, которые, тем не менее, могут показать эти вещи руками. Поэтому я на все это наплевал и забыл. Напоследок Баев задал мне вопрос: на глиссаде, при одном и том же перемещении колонки штурвала от себя и на себя, – во сколько раз и в какую сторону будет эффективнее действовать руль высоты и почему. Ну, я ляпнул, что вниз, раза в три… угадал. Шилак покойный тоже знал, наверно, что вниз, раза в три. И это ему помогло в Норильске? Мне эти цифры не нужны. Я не думаю об этом на глиссаде. Я и так знаю, что вниз машина стремится сильнее, а вверх… не очень, помню об этом всегда и учитываю, без цифр. Я чутьем это ощущаю. И Баев, когда летал на своем Ан-2, об этом тоже не думал. Как и я не думаю о том, сколько и каких материалов, рассчитанных с использованием диаграммы состояния железа-

углерода, пошло на лопатки компрессора. Это не мое дело, а ведь лопатка эта убила Фалькова. И чем бы помогло ему знание той пресловутой диаграммы? Считается, что если я буду знать ответы на подобные вопросы, то заведомо справлюсь в любой ситуации. Так считается. Дураками в верхах так считается. На чем тогда завалил нас Баев? На элементарном. Какое число «М» надо держать на эшелоне при встречном ветре 250 км/час? Один сказал – 0,85, другой – 0, 86; я сказал – 0, 84. Неверно. Правильный ответ: 0,825. Ну что ж: никогда не летавший на Ту-154 и не нюхавший струи в 250 км/час преподаватель прав. А мы, пролетавшие на этом лайнере командирами по 10 лет, первыми в стране эксплуатировавшие машину с весом 100 тонн, набившие руку на Москве с разворотом и привозящие из каждого такого рейса по тонне экономии, – мы неправы. А ведь мы держим «М» сначала 0,85, потом 0,84, перед снижением 0,83, а на обратном пути, при путевой скорости за 1100, все равно держим 0,82, и только часа полтора последних – 0,81. Это на эшелоне 11100. Если я подвешу стотонную машину против струи на 0,825, при путевой 700, то едва ли дотяну до Кирова. Уж всяко экспериментировали. В УТО на стенде взял книжку, сочиненную под техническим руководством доктора педагогических наук профессора Васина, а бледным рецензентом, к стыду моему, оказался там Марк Галлай. Книжка называется «Летная эксплуатация», рекомендуется для курсантов и слушателей. Полистал. Не говоря о массе опечаток и несуразиц, в общем, книга ни о чем. О Волге, впадающей в море. Если эту книжонку прочитает курсант летного училища, то к полетам у него начисто пропадет аппетит. То, что там наворочено, при всем наукообразии, интегралах, мнемосхемах, алгоритмах и прочей белиберде, – вызовет один страх. Как же это все сложно… Вот такие книжонки и поселяют в молодом летчике то самое чувство: я непробиваемый дурак, дурак, дурак… И Баевы со Стариковыми еще добавляют. А мы ж себе как-то летаем. Неужели серьезному исследователю летной эксплуатации кажется, что мы, летчики, действительно можем переварить – да нет, просто хотя бы понять – то, о чем нам вещается со страниц этого, с позволения сказать, учебника? Или у нас в мозгу что – постоянно протекает такая колоссальная работа по анализу, систематизации и учету всех этих надуманных факторов, без знания которых… Да, без знания их самых. К сожалению. Без систематизации. Летаем себе. Десятилетиями. Вообще, что он хотел нам сказать? Судя по тому, что листы плотно слеплены, аж склеены, книгу эту, стоящую на витрине под крикливой рубрикой «Летать – как дышать», стоящую там с 1986 года, года ее выпуска, ни один пилот, кроме

меня, дурака, и не открывал. И правильно делал. Надышишься еще… Конечно, наука есть наука. Есть ученые, со своим мышлением и языком, со своими методами, им доступно то, что для меня, и правда, темный лес. Они, конечно же, использовали в своей работе все эти энтропийные декременты. Флаг им в руки, почет и уважение, спасибо за сложнейший труд и за его конечный результат, на чем летаем. Но, извините, инженерная мысль, блуждая в лабиринтах поиска, должна, в конце концов, привести меня, пилота, к элементарным реакциям и движениям, простым, как «му». Ибо, набив мозоли на заднице и нервах, я и через 25 лет пресловутой летной эксплуатации не устаю повторять: реализуется полет простейшими действиями. Их, этих действий, много, иной раз слишком много; не надо еще усложнять. Инженер-пилот хорошо для испытателя. Для линейного пилота – слишком хорошо, аж плохо. В полете можно думать о чем угодно, но только не о том, как этот полет выполнять. В полете надо соображать, и быстро, желательно, на подкорке. Интересно, о чем думает инженер-доменщик, пробивая ломом летку в домне и наблюдая за стремительной струей металла? Наверное, о том же, что и инженер-лесоруб, выскакивая из-под падающей лесины. Мы – оперативные работники. А это совсем иная категория, чем инженеры. Ложь, придуманная профессором-пилотом, заключается в том, что, оторвав от полетов и поварив дурака-пилота несколько лет в околоинженерных щах, получишь и навар, и качество. Истина в том, что качество каким было, таким и осталось: кость. Только летные навыки растеряешь. А навар… да. Мы всегда давали им навар с себя. Множественные курсы, КУНСы, УТО, ШВЛП, Академия, – но везде один класс: пролеткульт. Гиперинфляция покатилась с горы, уже не остановить. Но это не значит, что я не выживу. Главное, продержаться на летной работе два года, пока дочь не получит диплом. Одна надежда: чем выше тарифы на авиаперевозки, тем относительно меньше будет рейсов, а значит, смогу сохранить остатки здоровья. А за здоровье ведь люди готовы отдать любые деньги. Меньше будем летать, меньше зарабатывать, будем бастовать, требовать повышения, а значит, объективно подталкивать инфляцию. Но надо любой ценой удержаться, через любые муки на ВЛЭК. Лишь бы не инфаркт, как в 44 года у Саши Улыбышева, командира Ту-154. Он вынужден уйти на пенсию со средним 2500, пенсия будет всего 1800 рэ. А что такое сейчас 1800 рэ? Те же 180, как раньше? Мы тут с Надей подсчитали, и выходит, что в среднем цены выросли в 25 раз. Мясо с 4.50 до 100. Масло с 3.60 до 200. Колбаса с 4.00 до 150. Картошка с 2.00 ведро до 70. Сметана с 1.80 до 50. Минтай с 2.50

до 25. Яблоки с 2.00 до 50. Штаны с 40 до 700. Башмаки с 50 до 3000. И так далее. А зарплата моя – с 900 до 4000. А я же этот год как-то жил. И как-то жили вокруг люди. Чтобы жить и покупать все, как прежде, надо мне зарабатывать 20 тысяч. Но мне сейчас надо: машину новую – а они подорожали в 40 раз; холодильник – а они стали дороже в 60 раз; а топливо, когда я ту машину покупал, стоило 1 рубль канистра, а теперь литр – 20 р., одна заправка – 1000 р. Тысяча! Так что – продавать машину? Нет. Надо зарабатывать 50-100 тысяч в месяц, тогда я буду жить, примерно, как прежде. Не лучше. Ну, немногим лучше. Разевая рот на зарплату 50 тысяч, я только хочу жить как обычно, как все должны жить. А как же те, кто за чертой? Как же те 80 процентов населения? И у кого тогда, и сколько, накоплено того добра, что тюками и годами лежало на полках магазинов? Ткани, белье, одеяла, те, что сейчас по 6000, – все это разметено теми 80 процентами. Может, не всеми, но более жизнеспособной и трезвомыслящей их частью. У кого ни спроси – дома мешок муки и мешок сахару, соли, ящик тушенки и ящик сгущенки, двадцать комплектов постельного белья, рулон тюля, куль макарон и гречки, и т.п. А уж в гаражах набито холодильников и стиральных машин… Так что я, несмелый, не долезши тогда за толпой до прилавка, нынче с чистой совестью разеваю рот и на 100 тысяч. 23.03. Что характерно. Вот покойные Корсаков и Ваньков: у обоих были серьезные бытовые неприятности, нервное напряжение, тяжелые стрессы. То же самое у Улыбышева. Кто следующий? Боря К., обкраденный недавно до нитки? Вывод: Вася, это не с тобой. Да даже если случится и с тобой, не бери в голову. Жизнь хороша, в жизни много радостей, только выбирай шапку по сеньке. Гони тревоги, вкушай, смакуй скромные удовольствия, не накапливай богатств и не трясись над ними, спи спокойно, бери от жизни свое, другие вон уже давно берут, пей регулярно в меру спиртное, снимай стресс, делай зарядку, парься в бане, двигайся и твори. Разбей большие проблемы на кучу маленьких, старайся ими увлечься. Используй свою обезьянью природу себе на пользу. Забывай плохое. Гладь кота. Ты прекрасно реализовал себя на самой лучшей в мире работе. У тебя не семья, а рай. Денег хватает, дома атмосфера сибаритская. Все необходимое есть. Ребенок у тебя один, взрослый уже, на пороге самостоятельности. Здоровье еще есть, слава богу. Нет нищеты и безысходного состояния. Нет пьянок и скандалов. Нет безысходного гнета. Нет отвращения. Как в хорошем старом аквариуме: вода переболела и отстоялась, корм и тепло есть, все обитатели притерлись, приспособились и нужны друг другу. И какое нам всем дело до того, что на улице пожар. Нет, конечно же, как можно спокойно

спать, когда вон в Зимбабве негров убивают. Или в Карабахе. Да мне на них всех глубочайше наплевать. Витя Гусаков пару лет побыл на пенсии, на тренажере с Гурецким, а сейчас вернулся летать. Его отдают Чекину в экипаж, а Алексеич, чтобы остаться со мной, согласился уйти в отпуск, пусть даже ценой небольшой потери среднего заработка. Говорит, этим, мол, купили: останешься с Ершовым. Докатаете Чекина, Гусаков останется с ним, а вы будете снова вместе. Да я-то согласен. Витя Гусаков тоже опытнейший бортмеханик, Саше такой и нужен. В экипаже главное – тандем: командир-бортинженер. Штурман, конечно, тоже важен, но, уверяю, для меня потеря бортинженера гораздо болезненнее. Да Филаретыч от нас и не уйдет: с его ворчливым характером только я и ужился, да и он рвется в наш экипаж опять. Пиляев вроде бы грозится протолкнуть ко мне на ввод Сергея Аблицова. Я с ним летал, парень с Як-40, старый волк. Но, в связи с сокращением рейсов, ввода в командиры пока не предвидится. В этом месяце две Москвы с разворотом и Комсомольск. Торопятся с вводом, спешат подготовить к лету новый экипаж, поэтому о лишних посадках речи нет, Чекин и так летает хорошо, и нам дают длинные рейсы. На апрель Чекину запланированы провозки: Камчатка, Владивосток, Полярный. Ну, а в мае, видимо, провезу его везде. Планы на месяц по 40 часов, ну, нам-то, может, подкинут еще рейсик. Сегодня ночная Москва с разворотом. Из дому выхожу в 2 часа дня, домой вернусь к 8 утра. 24.03. После ночи впервые отказался от бани. Чувствую: слишком велика нагрузка. Хоть вроде и поспал урывками с 8 до 12 дня. И перед вылетом вчера удалось час поспать дома. Приехали ж в отряд за три часа до вылета, думали получить зарплату. Зарплата, полмиллиона, только что кончилась. Ну, поматерились: денег-то уж совсем в обрез. Зато узнали о том, что забастовка наша не отменяется. В мелочах-то наши требования удовлетворили, как говорят, Ельцин все подписал, и Гайдар подписал, – и пошли гонять бумаги по кругу. Однако главный вопрос – об особых условиях труда и отдыха летного состава – умело саботируется министерством транспорта. А это ведь и снижение саннормы, и увеличение отпуска и отдыха, и учет ночи и прочих трудностей, – и не по КЗОТу, а сверх него. Короче, надо показать этим транспортным воротилам, что с летным составом надо считаться не так, как с металлургами или шахтерами, а как с редкими и исключительно дорогостоящими специалистами, и подход к нам должен быть соответственный. Гайдар, конечно, дал указание: разработать Положение в первом полугодии… Да оно уже давно разработано, готово и лежит под сукном. Вот завтра в 7.59 утра пусть его вынут и подпишут. А иначе мы в 8.00 начинаем

забастовку. Пришли в АДП. С вокзала уже за руки хватают: увези. Нет уж, это дело отдела перевозок. Меня ждал заяц в штурманской, предложил оплатить половину билета, больше денег нет, отдал все за двух ценных щенков, надо срочно везти в Москву. Ну, щенки – это его проблема. Взял я его: деньги нам нужны. Без малейшего зазрения. Экипаж доволен. Купили в домодедовском буфете хорошей колбасы. Я еще в киоске разорился на два тома «Жизнеописаний» Плутарха. Самолеты полны. И на приставные кресла просятся. И это ж цена билета 900 р. Надо еще и еще повышать, но плавно. Нам, действительно, еще повысят зарплату, но, скорее всего, не до 25, а до 15 тысяч. Мало, мало. И за тот месяц, что мы ждем заработанных денег, они обесцениваются на 20 процентов. А ну-ка: апрель на носу, а мы еще февральской зарплаты не видели. Ну, о полете что писать. Полет как полет, это мелочи. А ночь как ночь: тяжела, но не из одних же наслаждений состоит жизнь. Не зная, куда деть горящие и гудящие ноги, накинув на замерзшее плечо чехол от сиденья, напрягая глаза в неверном свете хитро подвешенной над головой лампочки-«мышонка», я все же умудрился весь полет туда и обратно читать какую-то фантастику, в полном отключении от полета: работали стажер, Виктор Филаретыч и штурман-проверяющий. На снижении дома внезапно поменяли посадочный курс; заход получался с прямой, пришлось энергично и одновременно выполнить несколько операций, наслаивая их одна на другую. Саша не успевал по своей флегматичности… а я вспомнил, как при вводе в строй так же подстраховывал и подгонял меня Солодун. Ну, вписались, дальше было дело техники. Сели, стали разворачиваться, а в пяти километрах висит борт, откуда он выскочил, мы не слыхали. Я схватил газы, помог дать импульс, опомнился, и Саша уже сам быстренько домчался до 3-й РД и срулил с полосы, когда борт уже включил фары и висел на ВПР. Да, насколько все-таки быстрее мыслит и реагирует опытный командир, против стажера. Тут руки сами действуют. Но ничего: я был такой же, а научился. Так вот: промолотив на предварительном старте 15 минут, мы слетали в Москву против ветра, с разворотом, держали сначала 0,85, потом уменьшали; обратно держали 0,82 – и привезли три тонны экономии. Ну, пусть в расчетах машина нам завысила заправку, но уж тонну-то мы точно сэкономили. А, товарищ Баев? 25.03. Вернемся к нашей забастовке и посмотрим, какую же мышь родила наша гора. Естественно, забастовка не состоялась, естественно, заключен компромисс, естественно, забастовочное положение продляется до… и т.д. Собрали нас утром и доложили. По всем пунктам наших требований, кроме двух, пришли к соглашению. Гайдар

выпросил три месяца для проработки и утверждения пресловутого Положения о режиме труда и отдыха. Хасбулатов уговорил подождать до 5 апреля, когда парламент утвердит индексацию среднего заработка для расчета пенсий всем пенсионерам России, а не только нам. Согласились подождать до 15 апреля, но уж если нас нае…, то бастуем с 15-го. Короче, очень сложная система начисления зарплаты и пенсии, много слов по тарифному соглашению; получается, не вставая с постели, 16 тысяч, плюс налет… Не верится. А вот Черемшанка 4 часа бастовала. Летчики Як-40 выдвинули ряд внутриотрядных требований, в частности, отстранить от должности командира летного отряда: заелся. Ну, директор все удовлетворил, а с КЛО не решил. И ни один самолет не взлетел. Пришлось КЛО писать заявление об уходе по собственному желанию. И только когда приказ об увольнении повесили на стену, пилоты пошли летать. Тут еще вчера в Богучанах упал Ми-6. Что-то с двигателем, да еще груз на подвеске, – сбросили груз, боролись, но таки упали. С малой, правда, высоты, все живы, ушиблись только. Вертолет загорелся, бортмеханик сильно обгорел, 40 процентов… А был бы одет в специально для этого придуманную кожаную куртку… Но кожаные куртки у нас носит только всякая спекулятивная сволочь, да шофера начальников. Надо требовать, и все найдется. Ну, если, и правда, добились таких успехов, то силен наш профсоюз. Ну ладно. Испугавшись голодных летчиков, нам быстренько заткнули рот довольно высокой зарплатой, и, я уверен, забастовочный запал надолго спадет. А когда-то еще будет следующая индексация, и надолго собаке блин. И все же я доволен. Зарплата растет в геометрической прогрессии, а инфляция пока вроде как в арифметической. Жить можно. Пережита зима, которой боялись, к которой готовились. Самым, пожалуй, шокирующим в этот период был невиданный рост цен. И хотя лично мне, моей семье, хуже не стало, а стало чуть лучше, потому что приобретено кое-что из дефицита, все же психологически мы так и не смогли преодолеть инерцию мышления. Кажется, получаем сумасшедшие деньги, а купить на них ничего не можем, так, мелочи. Надо научиться воспринимать эти быстрые перемены чисто умом, напрочь отбросив эмоции. Старики-пенсионеры, возмущающиеся каждым новым повышением цен, обречены. Хоть им и поднимают пенсию, хоть голодная смерть им и не грозит, но они вымрут от шока, от закостенелости мышления. Как бы там ни было, а я, как сильно не ходящий по магазинам, особо и не интересуюсь ценами; зато каждая новая зарплата воспринимается как подарок судьбы. Как-то интуитивно я цепляюсь именно за эту психологическую

уловку, так мне легче жить, и кажется, что жизнь, в общем-то, хороша. Тяжко тем, кто весь интерес жизни видит в вещном. Я же пытаюсь заряжаться от вечного, а сиюминутные интересы посвящаю своим увлечениям. Научился не переживать по переменному. Это мелочи, это все преходяще. Глобальные проблемы, с моим отказом от газет, от сосания политики, – отодвинулись с переднего плана куда-то к горизонту и горят там синим, серным огнем нечистых карабашных войнишек. Изредка все-таки газеты просматриваю и вижу там лишь болезненное сосание грязноватого пальца. Воистину, расплодившейся (лишь бы не работать) армии борзописцев нечего делать, кроме как травить душу мятущемуся народу. Но – только не мне, извините. Нашли дурака. Надо переждать. И даже если пережидание затянется на десятилетия, надо жить собой, своим миром, своей семьей, уважать этот мир и считать его стержнем жизни, а окружающую действительность воспринимать так, как если бы она шла по телевизору. Никаких катаклизмов в России ожидать не приходится. Идет медленный процесс жизни; как все настоящее, он незаметен. Будут колебания, шатания, вывихи, перемены, но суть в принципе не изменится. Все эти приватизации, земельные реформы, инфляция, рвачество, спекуляция, преступность,– возьмут свое, но все утрясется. Даже если пустить все на самотек. Вернее, лучше всего оно и утрясется, если пойдет самотеком. ***** 1992 г. Воровская бухгалтерия. 7.04.92 г. Читаю Плутарха. И лишний раз убеждаюсь в том, что и две тысячи лет назад люди так же объединялись в какие-то партии, создаваемые для достижения своих, узко специфических, сиюминутных целей, а цари, волею судеб оказавшиеся на вершине государственной пирамиды, пытались как-то их примирить – для своих, узко специфических целей. И сейчас происходит то же самое, и будет еще долго происходить, пока существуют групповые интересы, – а они существовали и будут существовать всегда. И не надо ни лезть туда, ни вообще брать себе в голову, поскольку ты далек от политики. Оно как-то само образуется, пусть на время; потом снова будет борьба, и так, волнами будет накатываться и откатываться то, что называется опчественной жизнью. То, от чего кормятся миллионы не способных к производительному труду клиентов. Возрождается какое-то псевдоказачество. Я раньше думал, что казаки, народ свободолюбивый и независимый, из беглых рабов, осев на окраинах страны, подальше от столицы, занимались вольным хлебопашеством и попутно разбоем окружающих земель, косвенно защищая таким образом землю русскую. Потом, конечно, государство прибрало их к рукам, разумно используя

исконный казачий патриотизм, но суть этого сословия осталась та же: крестьянин, на окраине, жуликоватый и беспардонный к соседским владениям, всегда готов служить за веру, царя и отечество, особенно если можно с этого поживиться трофеем. Теперь же возникло какое-то вообще петербургское казачество. Петербургские крестьяне, очень уж рвущиеся по нынешним временам в жандармы. Порядки наводить. Так и надо ж называть своими именами. Опричники. Уже кубанские казаки приглашены в чужую молдавскую землю защищать русскоязычных граждан суверенного государства Молдовы. Мне очень смешно было бы предположить, что наши казачки-лампасники вдруг погрузились бы на корабли да и поехали в Канаду защищать тамошних русскоязычных единоверцев от притеснений. Тем единоверцам, в Канаде, это даже и в голову не приходит… и не приглашают. А у нас вот – приходит. Значится, кому-то выгодно. Из всей казачьей опереточной кутерьмы я бы выделил одно полезное для народа в наших условиях, производительное дело: коневодство. Глядишь, фермер бы, куркуль проклятый, спасибо бы сказал. Так это ж работать надо… Вчера в магазине взял на 166 рублей: две буханки хлеба, кило вареной колбасы и два десятка яиц. Два года назад я бы заплатил за все это 5.12. Всего в 30 с лишним раз. Но тогда я чистыми получал где-то 700, а нынче, один раз всего, 12 тысяч. Получается, в 15 раз. Следовательно, уровень моей жизни упал вдвое. И снова я считаю свои гроши, прежде чем идти в магазин, и снова не могу купить себе башмаки на работу. Но пока я летаю, я должен жрать полноценную пищу, и вволю. Это аксиома. Поехал в магазин, выброшу полтысячи на сыр и масло, да Мишке надо рыбки. …Оказывается, масло можно не покупать килограммовым куском и потом месяц соскребать с него прогорклый, желтеющий слой, а взять одну… нет, жадность наша… две пачки, по 200 грамм, свежего. А потом приду и еще возьму. Правда, нет гарантии, что продукты скоро снова не исчезнут, но пока, благодаря высоким ценам, они еще есть. 16.04. Норильск отобрал две ночи. Заехал я к вечеру в профилакторий поспать перед ранним вылетом. Поспал; и как всегда: «Мальчики, на вылет!», потом, как всегда на Норильск: «Командиру позвонить в АДП». Экипаж, ворча, снова лег, ибо, скорее всего, прогноз таков, что командиру нужно брать на себя, и чаще всего командир говорит: подождем еще один срок, может, улучшится, либо ухудшится уж твердо, тогда дадим задержку. Экипажу вновь уже не уснуть. Ну, встали и пошли с Сашей на метео. Погода и прогноз были на пределе, и нет причины не лететь; надо поднимать экипаж. Но тут в Норильске наступил рассвет, ОВИ перестали улучшать видимость, пришла погодка: 500 м, потом

300 м, белая мгла. Мглу эту я знаю. Синоптическую карту мы с Сашей изучили: смущал циклон, нестандартно подходивший с юго-запада, и ветер, северо-восточный, вместо обычного юго-восточного. Циклон разворачивался и волнил, устанавливаясь в параллельных потоках. Короче, дал я задержку на два часа и вновь ушел в профилакторий, предоставив диспетчеру АДП решать дальше теперь уже очевидно упростившуюся задачу: читать очередную погоду хуже минимума и продлять задержку каждые два часа. По прогнозу обещалось улучшение только к вечеру, но надо знать непредсказуемый Норильск: он мог открыться в любое время. Потолкавшись в эскадрилье, ушли вновь в нумера и уснули до обеда. Самый крепкий сон после такой вот ночи бывает с 10 до часу дня. Пообедав, решили на всякий случай пойти в АДП и дожидаться улучшения погоды: Норильск давал устойчиво 800 м, а минимум там 900. Дождались 900. Я трижды ходил анализировать по карте смещение циклона; Саша как привязанный ходил за мной. Какое там смещение, в параллельных-то потоках: фронт стоял неподвижно… но таки чуть выпрямлялся, дуга на карте потихоньку уходила на восток, ветер мало-помалу утихал. Дал команду садить пассажиров. Попутно поинтересовался, как там с забастовкой водителей топливозаправщиков, которые требовали повышения зарплаты втрое, мотивируя тем, что, мол, желтопогонники (как они величают нас), ничего не делая, не бия палец о палец, в белых воротничках, при галстуках и жареной курице, получают по 8 тысяч… и нам, мол, тоже по столько же хочется. Я, не бия палец о палец, уже восемь часов принимал решение, анализировал, брал на себя ответственность и рисковал, уйдя на запасной, выбросить в воздух на сотню-другую тысяч рублей топливной гари, да ресурса техники. По моей команде зашевелились службы, справедливо полагая, что командир знает что делает, знает лучше всех, – на то он и командир, за то ему и деньги плотют. Шофера не добились ничего, и аэропорт зажил обычной жизнью. Мы вылетели, как и планировали, успев при этом надрать начавший было выруливать с дальнего угла Ил-76, дочитали карту на ходу и сэкономили таким вот образом десять минут работы двигателей на земле, тонну топлива, и ушли от необходимости извращаться в воздухе, обгоняя менее скоростную и тяжело груженую махину, летящую в Норильск же. Погода в Норильске плавно улучшалась; мы выполнили обычный спокойный полет, идеальный, точно рассчитанный заход с прямой, подстраховались от обещанного в циркуляре, но реально не проявившегося сдвига ветра и мягко сели с курсом 14. Но в магазин до его закрытия успела сбегать лишь одна свободная проводница, набрала сумку сметаны,

майонеза и прочей вкусноты, которая нынче там гораздо дешевле, чем у нас. В возмещение нашего огорчения нам на обратном пути в той сметане была зажарена курица, за что и спасибо. Поставили заход по минимуму; нам надо за период ввода три таких захода набрать. Назад нас долго загружали багажом; оборачивалось так, что уже на муниципальный транспорт не успеваем, значит, спать снова в нумерах. Поворчали. Назад взлетели следом за тем же Ил-76 и обогнали его уже над Енисейском. Дома ухудшалось; мы успели сесть в болтанку и обледенение; сильный ветер швырял в лицо копны лохматого снега. Саша сел, я помог поставить нос по оси и на пробеге подсказал держать ось строго: реверс при выключении немного стаскивал в сторону, а полоса была покрыта слякотью; переходило через ноль, короче, гадость. За нами сел грузовик, за ним успела еще «Тушка», а «баклажан» уже угнали в Новосибирск; камчатский борт кружил над приводом, благо, «эмка», топлива много; луна пробивалась сквозь тучи снега, на перроне мело. Мы были довольны, что справились, что не было бы счастья, да несчастье помогло: задержка в Норильске обернулась для нас заходом дома снова по минимуму, и успели вовремя, как раз. Хорошо! Дорогие товарищи топливозаправщики. Я вам сочувствую: у вас тоже дети, вы тоже рассчитываете на кусок хлеба с маслом, вы дышите керосиновой гарью и испарениями…. Но – кто на что учился, тот за то, в той степени и отвечает, и получает в той же степени. Обратно в профилакторий шли не спеша. Слаженная и четкая работа, хоть и на формальном пределе возможностей экипажа, не утомила: налету-то 4 часа всего, да днем выспались. А минимум… Бывает и похлеще. Возлегли на свои провисшие койки и четыре часа болтали на высокие темы. Уснули в пятом часу, бортинженер кашлял и храпел, по коридору ходили, хлопали дверями… короче, утром еле продрали глаза. Денег в отряде не было, уехали на служебном домой. Два захода по минимуму погоды, со всеми пакостными довесками: и болтанка, и обледенение, и ветер, и снег, и скользкие карманы в концах ВПП, руление и развороты по льду с юзом, асимметричное выключение реверса на пробеге… Мелочи. Но все это побеждал стажер; я уже не вмешиваюсь, дело к концу. За это мне доплатили полтыщи рублей: два кило сыру, два кило масла. Конечно, я понимаю, двадцать раз за смену подогнать заправщик к самолету, заземлить, контролировать перекачку, в валенках с галошами, на ветру, на морозе, – тоже не очень сладко. Но мой предыдущий второй пилот, в свое время снимавшийся с летной работы за предпосылку к летному происшествию, три года отработал заправщиком, даже бригадиром у них был. Не переработался. Спина там сухая. Я взял

с собой в этот рейс: пальто зимнее и зимние ботинки, шапку и фуражку, перчатки и теплые запасные носки, пуловер, трико и резервный, для ветра, шарф,– чтоб если, не дай бог, сядем в Игарке, так было в чем и ходить, и спать, если опять в гостинице холод. Туда ехал в фуражке, а назад уже в шапке. В Норильске за час температура понизилась с -10 до -22, с ветром до 10 м/сек; у нас к ночи тоже похолодало, короче, вернулась зима. «Желтопогонники…» Алексеич мой в отпуске, а летает с нами вернувшийся с пенсии снова на летную работу Витя Гусаков; он и останется с Сашей, а мы с Алексеичем продолжим работать вместе. Валера дома там переживает, жаловался по телефону Наде, что, мол, бросили его; короче, позвонил я ему, успокоил, через несколько дней мы с ним слетаем во Владик (ему дали рейсик после отпуска для поддержки штанов), а там нам с Сашей останется три рейса – и конец программы; он готов. Дальше с ним будет уже летать закрепленный опытный второй пилот, нянька, а штатный пилот-инструктор будет сидеть у них за спиной 25 часов, наблюдать и подсказывать. Потом проверка командиром летного отряда – и ПСП, первый самостоятельный полет. И в добрый путь. Мы с Алексеичем летаем уже девятый год вместе, сдружились, единомышленники. Надо держаться друг за друга: этот – не подведет. В жизни мы, в силу замкнутости характеров, встречаемся исключительно редко, семьями – никогда, но друг другу мы нужны. Саша рулит на машине все еще как по телевизору. Да один ли он такой. Еще не чувствует. Заруливаем недавно в насквозь обледеневший карман на норильской полосе: боится прижаться вправо, к краю кармана, чтобы не зацепить угловой фонарь, не чувствует еще колею наружной тележки. Перекладку передней ноги, самый сложный на гололеде элемент, еще до конца не уяснил. Сунул ручку влево, нога чуть с запаздыванием развернулась из крайнего положения 55 градусов вправо в крайнее положение 55 влево, а нос как шел вперед, параллельно обводу кармана, так и идет. Надо ж было вовремя помочь левым тормозом, создать импульс угловой скорости вращения влево; но нет: центр тяжести машины так и идет по инерции вперед, на брустверр. Передние колеса, развернувшись до упора влево, заблокировались, идут юзом, машину трясет, она потеряла импульс движения, тормозится. Я добавляю режим правому двигателю, подсказываю: помогай левым тормозом, импульсами, а чтобы разблокировались передние колеса, советую уменьшить угол отклонения «балды» ближе к нейтрали, а когда появится хоть малая угловая скорость влево, – чуть-чуть, на грани юза, снова увеличь отклонение передних колес, и помогай, помогай левым тормозом; потом, соразмерно росту угловой

скорости вращения, увеличивай угол отклонения передних колес, и все это на грани юза; лучше использовать всю глубину кармана, почти по обочине, большим радиусом, помогая тормозом, но не теряя угловую скорость. Газ убирай, когда уже развернулся от противоположной обочины под углом к оси ВПП; выходишь на ось – переедь ее, машина же вся сзади, еще она вся справа, протяни, передняя нога уже на сухом бетоне, управляема, используй ее, плавно доверни вправо, выведи на ось, переключи на малые углы и ногами окончательно установи строго вдоль оси; заодно проверишь управляемость передней ноги от педалей. Кое-то у него получается, кое-что нет; говорит, лучше бы я до кармана, на сухом бетоне, малым радиусом развернулся. А сядешь в Игарке? В Полярном? Там всегда заснежено, укатано, и тот же гололед в карманах. Нет уж, на бетоне и дурак развернется. Это все придет само, к следующей осени; за лето он должен прочувствовать машину сам, без болтливого инструктора справа. Сам пару раз застрянет под 90, с носом, свесившимся за фонари обочины, взмокнет, тогда поймет, почему нельзя терять импульс вращения и каков радиус разворота; это на развороте – главное, и существует несколько способов этот импульс сохранить. Научится. Все научились. И я сегодня пустил пузыря. Дома дают минус ноль, проходит фронт, снегопад с дождем. Соображай же, что уже на кругу может быть обледенение. Нет, увлекся расчетом высоты, на каком удалении какую высоту занимать: вижу, что рановато снизились, можно было повыше идти, ветер встречный… А тут и РИО загорелось, инженер включил ПОС полностью и дал двигателям режим. Теперь уже надо выпускать интерцепторы и снижаться, а она не хочет, а боковое уже 10, а у нас еще 900 метров и скорость 450 – и не гасится на режиме-то. Пришлось задрать ее до 1100 метров, убрали спойлера, выпустили шасси, закрылки, стали занимать 500, а уже 4-й разворот. Помог только ветер: оттащил нас влево, вышли из 4-го на удалении 20, успели до входа в глиссаду и скорость погасить, и высоту потерять. Оно, конечно, хочется красиво, без газа зайти. А получилась горка до 1100 м, а сзади нас уже занял 900 Ил-76. Это с нашей стороны безграмотно, некрасиво. Надо предвидеть, господин инструктор. Встретил тут в Москве однокашника, летает на Ил-76 в Магадане. Ну, весь деловой. Летает за рубеж, бабки, бабки, валюта, зайцы, левый груз, нелегальная доставка легковых автомобилей в Европу; попутно брокерствует, деньги в обороте… Возят нелегально по Союзу делового бортинженера-англичанина с «Боинга», тот торгует компьютерами, нашел золотую жилу с транспортом, приплачивает им, ну, центы, конечно; ест и спит в самолете, без визы… А я стесняюсь брать зайцев. А у него

квартира в Майкопе, квартира в Магадане, дом под Харьковом, дела, дела… И, между делом, еще ж командир Ил-76. Ну, дай бог. Я на это неспособен. Это не мой удел. Я ему верю, что живет он лучше, богаче меня. Но он сам проговорился: диплом академии купил за рыбу, так же учился и английскому; да и весь образ жизни определенный: ресторан, гараж, бутылка… Обычно деловые люди настолько полны энергии, это у них от бога, что хватают жизнь ртом и задницей; их хватает и на постоянные пьянки, и на дела, и на баб, и о здоровье они не думают, и перегрузки как-то переносят, и вертятся, и горят, горят, как ракета… а потом – хлоп! И всё. А я тлею, как гнилушка, тихо, спокойно, сам в себе, берегу свою гниль, а по сути проживу столько же. Мне бог не дал гореть, а сгнивают сейчас быстро. 27.04. Мысль о Молдавии посетила в полете. Вот сейчас мы ворчим, что молдаване убивают русских в Приднестровье, что возомнили о какой-то там независимости, а мы уже и казачков туда подкинули, добровольцев, как когда-то в Испанию (на хрен бы нам тогда было землю в Гренаде крестьянам отдавать): короче, народ-дурак, недаром одесское еврейство на всех углах анекдоты про дурака-молдавана травит, как про того чукчу, а еврей – он умный, он – знает… Да ничего он, умный, про этот народ не знает. И я не знаю умом, а вот доверяю чистым эмоциям, и, думаю, они не дадут ошибиться. Я с детства люблю музыку, купаюсь в ней, сам играл, и в оркестре, и так, и не ошибусь, пожалуй, если отнесу молдавскую национальную музыкальную культуру к наиболее богатым не только в Европе, но, пожалуй, и в мире. Народ, одаренный Богом, что в строительстве, что в виноделии, что в музыке. Ему бы жить в своем земном раю и славить Всевышнего, ибо и характер у молдаван, как у птиц. Кстати, вы видели вусмерть пьяного молдаванина? А мы: «дурак». Задавили такой народ, сгноили его, завертели в большевистской кутерьме и пропаганде, отравили его землю, – и еще заставляем петь: Мир! Какое небо надо мной! Мир! Какой простор, какой покой! Сами мы дураки, дичь и сволочи. По одному российскому рогу, двухрядке и ложкам можно судить, кто есть кто, по крайней мере, в музыке. Ну не может душа моя смириться, слушая дикие, азиатские наши фольклорные распевы, или гнусаво-трескучие роговые оркестры с ложкарями, или слушая недоделанную нашу двухрядку… А тут в любом молдавском селе наберется порядочный оркестр на самый что ни на есть европейский манер: контрабас со смычком, скрипки, трубы, кларнет, аккордеон, рокочущие цимбалы, ну и на закуску флуер и най – с хроматическим строем, а не на фригийский или дорийский лад. А ритмы, а мелодии, а лирика, а огонь… Какое богатство! А мы:

«дурак-народ». Нет, не поверю я, никогда, ни за что. У этого народа, как и у российского, как и у хохла, и белоруса, – есть душа. Что ж мы глотки-то друг другу грызем? Нищие… при таком духовном богатстве! Я всегда любил и буду любить прекрасную молдавскую музыку, ибо в ней – душа народа. Нет дураков-народов, есть подлецы-политики. И толпа, которую можно настропалить на любую подлость. Заход в Чите. Ночь, подвесили впереди нас Ан-24, нам дали возможность зайти впереди него, подвели к 3-му по малому кругу, тут ветерок боковой «помог»; короче, пришлось одновременно исправлять хороший проворот и догонять крутую глиссаду, не успев толком не то что погасить скорость, а даже выпустить шасси-то едва успели. Ну, с грехом пополам, собрали стрелки в кучу к дальнему приводу, успели в снижении выпустить и довыпустить закрылки, но подобрать потребный на глиссаде режим так и не смогли и, ловя его, вилкой, туда-сюда, одновременно стали поджимать машину под глиссаду, заодно потеряв скорость и установив чуть не номинал для ее восстановления; при этом переборщили и провалились под глиссаду так, что от ближнего пришлось позорно тянуть с недолетом, как на Ан-2; ну, уж к торцу, кое-как, вдвоем, сумели стабилизировать то, что должно было установиться еще с удаления 17 км. Помогло нам сесть, безусловно, только наработанные годами мое чутье и хватка. Выкрутился. В общем, надо было, конечно, уходить на второй круг еще с 4-го разворота. Я так и посоветовал Саше на будущее. Не хочется вспоминать. Худший мой заход за всю жизнь. Ну, переморгаю. Инструктор… На обратном пути все компенсировали. 5.05. У нас в стране два миллиона депутатов всех рангов. Известно, кто в большинстве туда пролез и лезет сейчас. Система десятилетиями нас оболванивала; в результате мы их избрали, т.е. произвели физическое движение бросания бюллетеня в урну, либо и вовсе не пришли на избирательный участок; а как это там делается, я видел своими глазами, будучи неоднократно членом избирательной комиссии: 99 и девять десятых. Таким вот образом осуществляется в стране власть Советов. Эти Советы людей, стоящих над законом, управляются кучкой людей, приближенных к действительно власть имущим. Наш дебильный дерьмократический закон защищает эту армию депутатской неприкосновенностью. Примеров же попрания законов депутатами сколько угодно. За рубежом парламентская неприкосновенность кончается за порогом парламента: на улице ты такой же, как все. «Аргументы и факты» опубликовали список депутатов этого съезда (в разъезд его, а лучше бы – в расход), забаллотировавших новый закон о земле. Причем, сгруппировали

их по занимаемым, нынче ли, или в прошлом, должностям. И впереди стоит самая массовая когорта: первых секретарей, вторых секретарей; за ними всякие остальные секи, председатели исполкомов, директора крупных предприятий, огромная колонна колхозных помещиков и директоров совхозов, потом идут начальники снабов и сбытов, районные начальники всех мастей; ну а в конце – всяка шерсть: военнослужащий, врач, юрист и затесавшийся в эту кодлу болван-рабочий. Система взлелеяла такой корпус тормозителей нового, что все и стоит. Их ничем не прошибить. Уничтожить эту раковую опухоль можно двумя путями: либо диктатура, либо постепенный, демократический путь. Диктатура отбросит нас назад. Это не Гватемала, это шестая часть планеты. В российской грязи увязнет любая революция, любая реформа. Демократический путь в нашей азиатской стране потребует многих десятилетий, может, пары веков. Тот тонкий плодоносный пласт, что веками копился на нашей тощей, утоптанной земле, пласт предпринимателей, движущих страну вперед, – уничтожен. Нового ждать – век. Больше опереться не на кого. Ну не на тормозную же жидкость, его величество рабочий класс. Придется пережить этот век. Век страданий, век наработок. Жизнь будет продолжаться, нарастать количественно, оставаясь тощей качественно. Но людям надо отстраниться от политики. Политика нынче не движет государство вперед. Политика – для политиканов; это – черви в выгребной яме. Не спасут ни Собчаки, ни Гайдары, ни Ельцины. Они уйдут, не оставив заметного следа, но нахапав и себе, и детям, и внукам своим. Надо просто жить, как жили люди в Европе триста лет назад: принимать жизнь, как она есть. Главное – работать, работать, чтобы не сдохнуть с голоду. Большего нам на нашем веку не дано. Можно воровать. В России для этого благодатная почва. Мошенничать, посредничать, обманывать, спекулировать, – но вертеться. Такие уже нахапали. Один спекулянт водкой хвастался в «Комсомолке»: «я свой первый миллион сколотил за две недели». Вот из массы таких через десятилетия отцедится тончайший слой нового гумуса. Слетали в Краснодар, спокойно. Теперь 8-го Алма-Ата, 12-го Сочи; Саша уходит, а я собираю новый экипаж, сажусь снова на левое кресло, Алексеич прикрывает спину, – и вперед. Рейса три, может, еще дадут. Мы всю жизнь мечтали летать по 40 часов в месяц, а получать за это так, чтобы хватило на жизнь и чтоб свободное время было. Такие времена настали. Не утруждаясь, работая 10 дней в месяц, мы получаем тысяч 10 чистыми. Жить вполне можно, а здоровье сохраняется. Я получал раньше 700, а сейчас где-то 14 тысяч за 50 часов. Но тогда я пластался, за саннорму без выходных натягивал до 900; сейчас за саннорму было бы больше

20 тысяч, но… нет той саннормы. Да и черт с ней. Каждый месяц такой вот, как сейчас, работы я воспринимаю как подарок судьбы. На сколько мне еще отпущено такой халявы, я не знаю; надо этот год продержаться, поднять средний заработок. А если я долетаю до 50 лет, вот так, спокойно, с кучей выходных, – то это немыслимый рай. Зачем тогда и отпуск. Раньше билет на Москву стоил 70 р. Сейчас – 900. Ожидается 2000. Мало. Рейсы полупустые. Летает один Кавказ. Вот пусть они одни и летают и платят десятки тысяч за билет. Либо страна согласится на неравенство людей, как во всем мире, либо откажется от своей авиации как от излишества. На запасной аэродром сейчас лучше не уходить: нигде нет топлива; просидишь и неделю, и две, а кормежка – за наличные, и хоть нам и оплачивают за это сто рублей в день, но время золотое уйдет. Так что при принятии решения надо вертеться, грамотно выбирать запасные аэродромы. К примеру: Самара, запасные Ульяновск и Казань. Но там нет топлива, а есть в Уфе. Это чуть дальше. Значит, зальем побольше дома. Загрузки-то почти нет, ну будем топливо возить. В Сочи уже грозы. Запасные: Краснодар, Анапа, Минводы, Сухуми, Ставрополь. Нигде топлива нет. Сухуми вообще за границей. Вот и думай. Тогда уж лучше выбирать запасные не по погоде, не по наличию топлива, а по наличию профилактория с бесплатным питанием. Это – только в Минводах, но там профилакторий тесный, скорее всего, поселят в гостинице аэропорта. Но там хоть в АДП есть дешевая служебная столовая. Короче, к опыту летному ощутимо примешивается опыт житейский. Ну что. Отлетали без эксцессов, спокойно, можно смело ставить Саше пятерку и отдавать на проверку. 21.05. Слетали на Камчатку. Дома жарища под 30; с удовольствием отдохнули от нее на эшелоне, обсохли, даже чуть замерзли. А в Якутске уже +1. Ну, пилотировал я, разговелся с левого кресла. Новый второй пилот, с «элки», под 45 лет, Саша М., только и сказал: летай, набивай руку, а я подожду. И я выполнил все четыре посадки. Вошел в колею, все нормально. На Камчатку у меня заказов не было: в мае там только соленущая рыба, да такая же соленущая икра, любителей мало. Выспались, собрались на обратный вылет, машина села. Ну, у людей рыба, икра, а я с портфельчиком. И тут бригадир проводников докладывает: отсутствуют две проводницы. Они принесли рыбы и снова ушли мышковать, пообещав за два с половиной часа до вылета вернуться; остается час, садят пассажиров, что будем делать? Решай, командир. Ну, думаю, как всегда: подбегут, где-то задержался автобус. Рыба, документы и сумки их остались в гостинице. Бригадир предупредила горничную, чтоб как только, так сразу: ждем девчонок до последнего. Я пока не переживал.

Три проводника у меня есть, лететь можно, пассажиров мало. Ну, чтобы отвлечься, сходил на экскурсию к прилетевшему «Руслану», погулял. Время истекало. Задержку делать нельзя. На чей счет ее отнести, кто будет платить? Я имею право лететь, значит, надо лететь. Ну а если что случилось с девчонками? Молоденькие, может, опаздывая, в запарке вскочили не в тот автобус, а может, в первую попутную машину… а их куда-нибудь в кусты… Но корабль должен уйти по расписанию. Осталось 15 минут до закрытия дверей. Я пошел на вышку, составил со сменным начальником ПДСП акт о неявке проводниц на вылет и о принятом решении лететь. Вскочили мы в кресла, запустились, все еще надеясь, что вот-вот подбегут, а самолет у самого вокзала… Нет, не подбежали. Ну, и полетели. Из Якутска потом я еще пытался дозвониться, но с Камчаткой в советском союзе связи нет. Душа все же болела. Хоть начальник ПДСП и пообещал, если долго не будет девчонок, сообщить в милицию и начать розыск, но… я все же командир, а бросил людей на произвол судьбы… У них с собой тысячи денег и куча рыбы. Если что, договорятся с москвичами на Ил-62, ну, толкнут им рыбу по дешевке, улетят зайцами в Москву, а оттуда уж полно наших рейсов. Это их проблемы. Были бы живы. Ну, а я обставился обтекателями. В санчасти записали в задание, что летим без двух проводниц, составили об этом акт; правда, копию акта в ПДСП не сделали, листок бумаги-то второпях едва нашли, но начальник пообещал, если что, прислать копию. Ему-то что: это моя беда, он только констатировал, ему – лишь бы не задержка. И мне тоже, в общем. Сейчас иду на разбор эскадрильи, доложу Савинову. Задерживать рейс я не мог: экипаж в сборе, готов, а с тремя проводницами мы официально летаем на Норильск и Мирный, значит, имели право. Сто раз были случаи в Москве, Ленинграде, когда отставали проводники от рейса, ну, брали у других экипажей, а отставшие потом добирались на более поздних рейсах. А на Камчатку следующий рейс – только через три дня, да прорвется ли еще. Так что пришлось сделать все по закону: не дай бог, если произошел какой несчастный случай с ними, – затаскают. Ну, что ж, командир. На то ты и командир, чтобы принимать решения. Но и обязан в рейсе обеспечить дисциплину персонала. Правда, как? Что я их – за одно место держать должен? Ночью я спал, парень-проводник спал рядом со мной, вот его я контролировал. Утром в столовой все были на месте. А потом ушли не спросившись. Да у них свой бригадир есть, это их проблемы. Жадность человеческая. Надо как-то жить, вот и гребут рыбу, столько, что и унести за раз не могут, рискуют, рыщут по браконьерским задворкам с тысячами в кармане. А я полетел с двухсоткой. Тридцать рублей

на автобус; да на четвертак съел в кафе котлетку; чай у меня с собой. Назад ночью на такси, еще четвертак. Да еще спасибо, что штурман довез до города на своей машине. И осталось в кармане 120 рэ, это по старым ценам – пятерка. Денег в отряде пока нет, но начисление, говорят, появилось, а мы до сих пор не знаем, сколько же заработали в апреле. Ну, в рейсе случай, как всегда, когда подопрет с деньгами. Дежурный-якут садит нам зайцем курсанта, и тот признается, что этот слупил с него стоимость билета. Наш шустрый второй пилот с проводницами тут же ободрали дежурного; ну, хоть по сотне на брата. Ну, это – случай, сто рублей не деньги. Но за эту сотню я на дармовщинку прокатился ночью в город на такси, а так бы остался ночевать до утра в профилактории. Еще непривычно брать взятку, но, глядя на людей, вижу: дурак. Все берут. Надо как-то жить. Человек, чтобы улететь, дает любые деньги. Надо брать. Домой пришел – дома один хлеб. Так хоть полкило масла же куплю. Жизнь заставляет преступать нравственные нормы. Остатки стыда. Ожесточаюсь. Да пошли они, эти проводницы. Еще б за них душа болела. Вчера взлетели с Камчатки, заболел желудок. Язву наживать из-за них. А если их убили? Ну а я-то при чем. Я их в лицо-то не видел. Прошел мимо, поздоровался, они заняты на кухне, даже не ответили. Я работаю с бригадиром. Каждый должен отвечать за себя. Вот сейчас они там побегают. Если живы. К кому обратится рыдающая мать? К командиру экипажа. «Как же так? Куда ж ты смотрел?» А вот если бы я сделал задержку и Медведеву за это пришел хороший счет, – вот стал ли бы он меня корить за то, что бросил людей на произвол судьбы? Как же. Он бы сказал: да пошли они к черту, нужны они тебе, эти проводницы, ты убыток нанес предприятию – на каком основании? Забота? Да пошли они. Забота ничего не стоит, а вот задержка… У Алексеича супруга работает в ПДСП. Пришел из Москвы рейс, проходящий, на Благовещенск, а груз, 200 кг всего, завален благовещенским багажом, разгребать его некогда, время уходит. И Нина Яковлевна принимает решение: пусть эти несчастные 200 кг, неучтенные, смотаются зайцем в Благовещенск и обратно – лишь бы не было задержки и убытка отряду. Ну, инспекция раскрутила, подняли хай. А Медведев сказал: убытка нет? Безопасность нарушена? Взлетный вес превышен? Нет? Отстаньте от человека. Правильно сделала. Вот так же он оценит и этот мой случай. Экономика. Ты же сам пришел к выводу, что – только капитализм. Это штука жестокая, каждый сам за себя отвечает. Так что ж ты переживаешь и мучишься этическими проблемами? Тут жесткий расчет. Ну и съездил, доложил командиру эскадрильи. Савинов только и спросил, оформил ли я

все как положено, не удрал ли по-партизански. Ну и все; остальное – не наша забота. 25.05. Девственницы мои опоздали, по их словам, на 20 минут. Перепутали время, видите ли. Ну, как я и предположил, добрались через Москву. Ну, наказали их. Стоило переживать. Немного похолодало, надо картошку сажать. Сегодня день отдыха. Съездил за зарплатой… хрен. Ну, увидел начисление: на руки 14 тысяч; этого хватит только на холодильник: пришла бумага, выкупить до 26-го, т.е. завтра. Что-то 14 тысяч мало. Пошел в бухгалтерию. Ага: как только нам повысили оклады до 6600, так мне тут же инструкторские начислить «забыли». Нашел: 4 тысячи. А не пошел бы – так и ушло бы в небытие. Итак, за апрель начисление около 20 тысяч. Мало. Я гов

орил: к лету надо зарабатывать по 50 тысяч, к осени по 100. В Норильске металлургам и шахтерам так и добавляют. Им – находят. А мы только что не голодаем. Надоело. Хочу масла. Не хочу ждать. Моя жизнь уходит, а морда Гайдара все холенее. Затоптал я остатки совести и растер сапогом. Буду брать взятки и возить зайцев. 27.05. Слетали в Мирный. Два хороших полета. В Мирном был ветерок, болтанка, затягивало под глиссаду, но к торцу все собрал в кучу и совершил мягкую посадку. И дома то же самое. Немножко отвык за зиму от термической болтанки. Зато заход от эшелона до четвертого разворота – на малом газе. Ну, второму пилоту хороший пример. Он пока присматривается, желания летать особого не выказывает, зато коммерция… Пошел он в Мирном в вокзал, нашел дежурную, та просит взять на приставное кресло человека, ну, как обычно в Мирном. Он ей прямо: рыночные отношения. Ты мне находишь и приводишь как можно больше зайцев до Красноярска, а я беру твоего на приставное. Все ясно, договорились. Ну, заяц нашелся всего один, разодрали, поделились с проводниками; ну так, на кило масла и полкило сыру досталось каждому. Все ж недаром. Да прихватили летчика со стеклянным билетом; ну, это штурману нашему стимул: он нас развозит по домам на своей машине. Заправка сейчас стоит дорого. У нас начальнички из АТБ и наземных служб положили глаз на списанные и ржавеющие под забором самолеты в дальнем углу аэродрома. Тут же организовали какую-то контору по сбыту металлолома: какие-то договоры с алюминиевым заводом, ты мне, я тебе… Короче, опять за нашей спиной и за наш счет. А когда им стали пенять, они, оглянувшись через плечо, тихонько так говорят: а кто тебе мешал? Шумишь то чё? Чё шумишь то? Вот-вот. Я в этих делах не смыслю, я ездовая собака, а кругом рыночный капитализм, дикий, совковый, полуворовство у всех на виду. Пока я летаю, вырабатываю самолетный ресурс,

эти за моей спиной подсчитают дивиденды, примут у меня доведенный мною до кондиции самолет и оприходуют за валюту. А мне выпишут 20 тысяч деревянных, да еще я их буду выхаживать неделями. Денег на жизнь нет, ну, нашел доброго человека, одолжил 10 тысяч. Надя между делом договорилась в магазине заменить двухкамерную «Бирюсу-22» на вожделенный морозильник. Сегодня едем выкупать. Пошли в сберкассу и выдавили со сберкнижек все остатки: наскребся чек на 5 тысяч; ну хоть эту мелочь от Гайдара спасли. Кто гарантирует, что я в июне получу свою зарплату? Егор и его команда вполне могут и заморозить, и конфисковать, вот люди и хапают, пока деньги еще в цене и можно на них хоть что-то купить. Надо, надо воровать. Ворованное будет целее всего. Ворованное – всегда в наличии, твое, в руке. А заработанное – пока еще в небе, поймаешь ли. Наложат на него лапу и скажут: ну что ж, потерпи, всем тяжело, другие вон… А я терпеть не хочу. Я и работаю, и шабашу, и приворовываю, чтоб моя семья жила более-менее сносно. А кто-то, может, в задрипанном НИИ кроссворды разгадывает – он тоже потерпит, и ему тоже будет тяжело. Вот он пусть и терпит, а я пойду вкалывать. Но чтоб Гайдар свои лапы мне в карман не совал. Мой труд тяжелее и весомее многих иных, я имею право не терпеть. Я натерпелся там. 4.06. В Ростов добирались с нарушениями по топливу: нагребли в Челябинске под пробки, чтобы потом, если потребуется, хватило бы перелететь на дозаправку в Волгоград. Потребовалось. Перелетели в Волгоград; после бумажной волокиты (рыночные отношения!) нас обслужили. Но поставили на маленький пятачок, всего о двух стоянках, так, что только под буксир. А что такое искать буксир в чужом порту в час пик. Ну, пока, не высаживая, заправили… со всеми возможными нарушениями: один трап, без пожарной машины… И тут рядом, на левую стоянку, зарулил еще один Ту-154. Мы-то рассчитывали извернуться и вырулить самостоятельно через левое плечо и через эту стоянку; теперь занято. Некуда выруливать. Пятачок по размерам нестандартный, стоянки чуть просторнее обычных, и вокруг есть немного места. Техники предложили вырулить через правое плечо; правда, при этом, во время разворота на 180, был риск хлестнуть струей по соседнему самолету. Мне нужен был только хороший импульс вперед; места для разгона вроде хватало. Уговорили диспетчера руления, он разрешил; техники оттащили в сторону стремянки, отвели подальше соседских пассажиров, откатили топливозаправщик. Я продумывал, как решить задачу. Дал команду на запуск. Взвыл стартер. Экипаж соседнего самолета шел от АДП; остановились, качали головами. Место было. Но…

маловато-таки для разгона вперед, чтобы набрать импульс скорости. Но если сопли не сосать… Мало меня учили Репин с Солодуном? Ну, решился. Дал хорошего газу; спиной чувствуя, что струя достает аж до находящихся далеко сзади, за магистральной РД, стоянок Як-40, отпустил тормоза. Машина пошла, газон пополз под нос, пора ногу вправо… пошло, пошло вращение… еще 20 градусов; убрать газы! Самолет провернулся на эти градусы, затихающая струя хлопнула по хвосту соседа, и тут же по радио оттуда нервно крикнул бортинженер, с тревогой ожидающий, как я его сейчас хлестну: «убери газ, перевернешь самолет, будут пороть вместе с диспетчером!» Диспетчер с вышки молча наблюдал и трясся. Тем временем самолет развернулся уже на 80 градусов и стал терять угловую скорость. Ну, теперь момент истины: увидим, каков расчет, хватает ли импульса и мастерства. Кругом меня уже был один газон, бетон ушел под кабину, передние колеса за моей спиной катились дугой по самой кромке; струя оглаживала фюзеляж соседа. Справа выезжал угол перрона… еще 15 градусов… ну! Переехали! Добавил газку, зная, что соседний самолет уже вышел из-под сектора обдува… а там, чуть дальше, стоят пришвартованные Ан-2… потише, потише, но таки на газочке… поддержать импульс… ну, 65, ну, 62… малый газ… Еле-еле, но мы таки доворачивали на магистральную. Наконец и Ан-2 вышли из сектора обстрела; добавил газу, и мы помчались по осевой. Спросил по радио: как там, нормально? Пауза… Бортинженер соседа буркнул в эфир: нормально. Ну и слава богу, ответил я ему. Подрулили к полосе, связались со стартом, и тут заклинило, в какую сторону взлетать. Неустойчивый ветерок крутил, можно с любым курсом, но нам надо на север; запросили… наоборот. Диспетчер удивился, уточнил, запретил. Ну, ладно, поехал на полосу… и повернул в другую сторону, все еще не врубаясь, где юг, а где север. Бросил взгляд на компас, дошло, затормозил. Старт со смехом спросил: что – голова закружилась? Я ответил, что, ага, закружилась, развернулся и порулил куда надо. Взлетели. Кругом были грозы, но мы их как-то прошли. В мозгу все стояли перипетии выруливания с того пятачка. И хоть после выруливания мы все оглянулись, не свалили ли случайно какую стремянку, не упустили ли какую мелочь: ну, галька там брызнула в окно, либо пассажирку какую с ног сдуло, а может, трап покатили, – да нет, вроде бы все в порядке. И претензий к нам нет; все дело заняло, ну, десять секунд… но какие же они долгие! Минут 15 эти мысли все лезли в голову: а что если бы… а что как вдруг… Потом я плюнул, сказал себе: да пошли они все, козлы, я прав, победителей не судят; хрять из этого Волгограда поскорее,

забыть, впереди еще две посадки, кругом грозы, локатор слабоват… Когда мы еще шли на вылет в Красноярске, как раз выруливал молодой командир со стоянок, забитых самолетами, и на наших глазах нерешительно остановился, едва отвернув под 45 со стоянки. Не хватило импульса, еще не чувствует ни мощь самолета, ни его массу. Ну, добавил газу и дунул на соседа. А там рядом толпа пассажиров и трап между стоянками. Сверкнули голые ноги из-под задравшихся платьев; трап аж наклонился, чуть-чуть не перевернулся. Вот тебе и мастер. На моем месте в Волгограде он полдня бы ждал буксир, и правильно бы сделал. Признаться, теперь, после пережитого, я бы, пожалуй, тоже дожидался бы тягача. Риск был явно не оправдан, элемент лихачества усматривался, особенно на фоне этого жалкого выруливания молодого капитана у нас дома… но, главное, мои коллеги в Волгограде, шли же мимо меня по пятачку и качали головами. Они-то все видели; наверное, и сейчас еще качают головами: ну и ну… А меня ж заело; ну, я и показал. На пределе пределов. Ну, справился, и пошли они все. Репин летал командиром на «Ту» десять лет. Я тоже. Инструментом овладел. Рулю я, конечно, лихо. Именно лихо. Очень энергично… но плавно. Плавно страгиваюсь, плавно ввожу в разворот, так же плавно вывожу, но уж на развороте максимально использую инерцию. Углы срезаю рационально, острые сопряжения проруливаю, тщательно соизмеряя инерцию, угловую скорость, осевую, фонари и обочины; торможу и останавливаюсь неслышно, переднюю ногу не насилую ни резкими перекладками, ни клевками. Но тормоза задействованы постоянно, именно ими достигается вся плавность при энергичном рулении. Но весь комплекс чутья машины, вся интуитивная взаимосвязь газа, тормозов, передней ноги, инерции, угловых скоростей, разгонов и торможений, – это все итог десятилетней, постоянной, въедливой и творческой тренировки. И уж если раз дал газу – то ни больше, ни меньше, и рука с газов убрана: нет нужды, все рассчитано. Бывают просчеты, конечно, но связаны они обычно с внезапными помехами. Просчетом я считаю дополнительную дачу газа. Свободное же руление дает ощущение раскованной и эстетически законченной связи с машиной. И вода из стакана не плеснет. Мало били? Да нет, хватало. Но, извините, летать – так уж летать, рулить – так уж рулить, владеть инструментом – так уж владеть. А другие… пусть качают головами. Конечно, и на старуху бывает проруха, но все же на меня и десять лет спустя нет ни одной расшифровки. Я себе цену знаю. Самолюбование? Нет, самоудовлетворение. За двадцать лет я стал профессионалом и мастером своего дела; вот теперь учусь искусству учить других.

Вступая в авиацию, я, тогда еще интуитивно, неосознанно, стремился: уж если в авиацию – то только летать; уж если летать – то только командиром; уж если командиром – то только на лайнере. Извечное пилотское «лучше быть головой у мухи, чем ж…й у слона» я спокойно перефразирую: «быть головой у слона». Если не будет перед глазами молодых летчиков таких ярких примеров мастерства, если не будет среди них авторитетных мастеров своего дела, то все посереет, ремесло осреднится, и восторжествует троечная посредственность. Да, я самолюбив. Еще как. И вот тут нужен железный самоконтроль, ибо иной раз жаркой волной бьет в мозги дворянская спесь заслуженного элитарного мастерства при лае из подворотни троечной шавки. Тут я могу потерять голову. И Солодун, помню, был такой же. И это объяснимо. Мы – не серые, заслуженно, горбом не серые; мы – отличники, элита. Когда я только попал на «Тушки», я гордился, что попал в элиту авиации. Но я не понимал еще, что элита – это не полетный вес машины и не дальние рейсы, а то неповторимое, трепетное, но уверенное слияние Личности с Машиной, в высшей, божественной, недоступной большинству степени. Сейчас, глядя на пришедшую нашу смену, я это чувствую особенно остро: им предстоит тяжкий труд познания новой техники, познание себя в новом качестве, своих возможностей и способностей к росту, к полному слиянию с этим благородным железом. Вот Андрюша Гайер это поймет рано, ибо ему – доступно. Этот – будет головой у слона. Толя ушел на пенсию. Гена ушел. Боря ушел. Собирается всерьез Вася. Осторожнейший Валера. Это все летчики одного пошиба, вспоминал Репин недавно. Это люди, у которых закрыт тончайший уровень; они довольствуются средним, рабочим. Может, так в большинстве и надо… но я, разумом это понимая, так летать не могу. Что-то внутри воет и скребет. Ну, как слушать бездарного гармониста. Вчера на рынке в Ростове – да их сейчас и везде развелось – сидит и пилит нечто немузыкальное пожилой мужчина, среди толпы, не стесняясь посредственного исполнения, – на шикарно-строгом, черном аккордеоне прекрасной немецкой фирмы «Ройял Стандард». Ну, режет слух. А чуть дальше – два парня, один на баяне, а другой на таком же, только красном, «Ройял Стандарде», шпарят дуэтом популярные мелодии, чисто, легко, лихо, импровизируя и, видимо, наслаждаясь процессом. Люди бросают деньги, и я бросил, и спасибо сказал. Талант и бесталанность. Я знаю, что у меня к полетам есть талант, чувствую его, а главное, я свой талант могу реально претворять в жизнь, решая сложные задачи, и вчерашнее выруливание было одной из таких решенных задач. Скажите мне, кто в жизни не решал сложную задачу – и без шероховатостей? И сколько на

свете задниц у слона? Сырой летчик и летчик, вареный в собственном бессонном соку. Саша мой нынешний, в 45 лет, после вертолета, Ан-2 и «элки», пока сырой. Качественного скачка в мышлении, варения в собственном соку еще не произошло, и, видать, не произойдет. Слишком занят коммерцией и прочими делами, летает явно между прочим, ну, конечно, старается в меру. Видит свою перспективу именно задницей у слона, смирился с этим; да он счастлив этим, он с этой должности берет максимальный дивиденд. Что ж, годы ушли. Если у нас в 50 с лишним ввелись «молодые командиры» Юра Б. и Гена Ш., так, извините, они всласть полетали командирами на Ил-14 и Ил-18, да и вторыми на «тушке» предостаточно. У Саши же багаж невелик: Ан-2 и легкая «элка»… а годы ушли. Есть пилоты от Бога; этим – дается. Леша Бабаев, Андрюша Гайер, Слава Солодун, Валера Герасимов, Репин, Садыков, Горбатенко… да им несть числа. Есть трудяги, как Юра Чикинев, изучивший РЛЭ наизусть, а на своем грузовом «Фантомасе» оббивший боками весь Союз. Есть талантливые хваты вроде Мехова, Медведева и Левандовского. Ну… и я где-то посередке между теми и этими. Дома ночью садился с курсом 109, прибирал газы, жался к торцу, прижимал ее под горку – и все равно сел с толчком: 1,2. Под горку – и не перелететь, это тоже надо уметь. А в Волгограде совпали передняя центровка, на пределе, да горячая полоса, да попутный ветерок, да термическая болтанка. Пришлось подхватить 80-тонную машину на газу, малый газ ставить перед самым касанием и… чуть, едва заметно, чиркнули колесами… должна сесть, на цыпочках… нет, летим-таки. Козлик… плюх… побежали. Так и не понял, был козел или цыпочки. Скорее всего – козел, ибо если на цыпочках, чувствуется еле слышная вибрация раскручиваемых колес. Но главное не в этих нюансах. Главное – задачи решаются, а шероховатости были и будут всегда. 18.06. В Мирном работала недружная смена: все друг друга боятся, с ментами делиться не хотят. Короче, зайцев мы нашли, большею частью детей Кавказа, но перевозки зашумели; пришлось зайцам срочно покупать билеты и проходить досмотр как положено. В полете мы с них, сидящих друг на друге, взяли мзду – за то, что они сидят друг на друге, но летят. Мзда была с благодарностью дана и благосклонно принята, правда, в меньшем чем обычно количестве, раз люди вынуждены были купить билеты. Но что такое лишняя пара тысяч для гражданина сопредельного государства. Просто у нас еще есть остатки совести. Но тысячу шестьсот я себе в карман положил. Это на 11 кило мяса. Морозилку-то новую, вожделенную, еще и не включали, а пора бы. Завтра опять Мирный. Туда стал ходить из Москвы

беспосадочный Ил-62. Конкуренты. Те совестью не мучаются, и никогда ее у них не было, а задний багажник у них вмещает куда больше, чем наш техотсек. Так что, пока они не пронюхали обстановку, надо брать свое. Оксанин одноклассник после школы все не мог определиться. Хотел устроиться к нам бортпроводником, я даже ходил за него хлопотать, но что-то там не срослось. Он частенько захаживал к нам, но никак себе не мог ответить на вопрос: как же жить, как обеспечить будущую семью? Ну, учеба в институте у него не пошла. Заглядывался на Оксану, но… не мог удовлетворить ее интеллектуальные запросы. Спортсмен. А потом как-то быстро женился на дочке моего коллеги, родили ребенка, устроился работать на алюминиевый завод. И сейчас зарабатывает честным трудом 23 тысячи в месяц. Ему 23 года – и 23 тысячи. Мне лет чуть побольше, а зарплата чуть поменьше. И я тоже задаю вопросы. Почему рабочий на заводе получает больше и живет лучше, чем я, пилот? Я ему не завидую. Сходите в цех и гляньте: там такие электромагнитные поля, что лом между ваннами стоит, качается, не знает в какую сторону упасть. Но слетайте и со мной в кабине. Неудобно как-то зарабатывать меньше мальчишки. Ну что ж, приворуем. Идет всеобщий, обвальный спад производства. Никто в этой рухнувшей системе не хочет работать: невыгодно. Выгодно торговать, спекулировать, воровать. Растут как грибы ларьки в нашем вокзале. Я не хочу докапываться, какими путями что где достается. Вижу только: жизнь стала темным лесом, где за каждым кустом сидит хищник и дерет с проходящего, а тот, за своим кустом, – с другого. Мне не изменить этот порядок… но и не пережить его в чистоплюйстве. Не тот век. Надо выбирать свой куст. Откуда я знаю, где и как добыл свои тысячи обдираемый мною заяц. Это его проблемы. Обидно ли мне, что стал люмпеном? Да уже как-то и не очень. Жизнь надо принимать как есть. В этой нашей совковой жизни не стало места классикам, их ни к чему не приложишь: Чехова, Достоевского, Толстого… А наши, современные, Солженицын и пр., тоже уже не нужны. И их время прошло. Утром перед вылетом зашел в контору, там как раз сидит наш профсоюзный бог, вхожий во все высокие двери. Короче, он нам выбил гарантированный заработок 23 тысячи, не подходя к самолету, как он выразился. Правительство идет на любые обещания, а значит, не собирается нести никакой ответственности в этом развале. Что такое будут эти 23 тысячи к зиме? Рассказывал нам эпопею, как он хотел сдать чек и получить по нему обратно наличные деньги, что законом разрешено. Ни у нас, ни в Москве ничего не получилось, не берут. Он пошел к министру финансов, взял его за руку и обошел с ним ряд

магазинов, аптек и сберкасс. В сберкассе сказал: вот перед вами стоит министр финансов. А тетя из окошка ему: а что мне ваш министр – чеки могут подделывать, зачем мне брать на себя? Короче, выдали деньги только по письменному указанию министра. Такая вот ситуация. Такое вот правительство. Такая вот у него власть. И такое вот наше быдло: никого не боится. Я за гайдаровские пять тысяч на руки работать не хочу. Противно. И бросить не бросишь, и работать нет желания. Так… кантоваться до лучших времен. Я вынужден брать взятку с пассажира. Только и держит теперь, именно теперь, когда не стало денежной массы, возможность ограбить пассажира. Это наша золотая жила, и пока она не иссякла, надо доить. У нас в бане основной контингент – рабочие алюминиевого завода. Я все допытываюсь у них о роли человека на этом современном производстве. Ну, оно, действительно, современное: аноды-катоды, электролиз, крылатый металл, – это вам не паровоз Черепанова. Опуская все технологические подробности, можно сделать вывод: электролизник – дворник при электролизной ванне. И за это, за две извилины, ему платят. Ну, и за дым, и за стоящие ломы. И выходит, у него зарплата больше, чем у пилота. А ведь у пилота четыре извилины. Нет, несправедливо. 23.06. Норильск с утра был закрыт низкой облачностью, переходящей временами в туман. Обычная норильская погода, правда, характерная больше для конца мая, но нынче лето холодное. Мы потолкались в эскадрилье, где оживленно обсуждалось вступившее в силу с июня тарифное соглашение, потом пошли спать в профилакторий. Но тут Норильск открылся. А в такую погоду ждать нечего: окно должно скоро закрыться. Пошли на вылет. Взлетел Саша Шевченко, он стоял первым рейсом, а мы за ним, примерно через полчаса. У него был почти полный салон пассажиров, а у нас четыре тонны почты и тридцать человек; у нас «эмка», залили для центровки 4 тонны керосину в балластный бак. Через час полета земля сообщила, что в Норильске выкатился Ан-12 и что Шевченко сел в Игарке; обещали, что полоса в Норильске будет закрыта еще в течение часа. Топлива у нас было много, и мы продолжили полет, рассчитывая в случае задержки покружиться в зоне ожидания минут 20-30: это все же экономичнее, чем садиться и потом взлетать в Игарке. На траверзе Игарки Норильск сообщил, что будет закрыт надолго; мы стали снижаться за 50 км до Игарки, поизвращались на схеме, за один круг сумели потерять высоту и зайти на посадку по РТС обратного старта. Зарулили, встали рядом с самолетом Шевченко; тут же сел и зарулил еще москвич, следующий в Певек. В АДП только что прилетевший из Норильска командир Як-40

рассказал, что Ан-12 сел до полосы, вроде бы дымил, потом диспетчер сообщил, что есть жертвы. Через два часа сидения в самолете, мы увидели, что привели на посадку пассажиров москвичу, потом бегом пробежал мимо нас экипаж Ан-26, мы окликнули их, нам на бегу ответили, что Норильск принимает. Пассажиры были у нас на борту, заправки хватало, и мы взлетели первыми, а Саша задержался посадкой пассажиров. Москвич ушел на Певек, оставив несколько норильских пассажиров нам; Саша их забрал. Норильск давал нижний край 100, видимость 2100, заход на 14, с прямой. Пока снижались, видимость ухудшилась, облачность понизилась так, что к выпуску закрылков уже было 80/1000. Я подготовил экипаж. Раз самолет лежит у торца, значит, вполне возможны помехи в работе курсо-глиссадной системы. Контроль по приводам, контроль высоты по удалению, контроль скоростей, взаимоконтроль в экипаже, спокойствие; пилотирую я, в директорном режиме, поточнее. Зашли. Я строго держал стрелки в центре. Почему-то диспетчер дал за 8 км при высоте 400 м информацию «подходите к глиссаде». Ведь вход на 500 и за 10 км. Первый нам сигнал: что-то не так, повнимательнее. Напомнил еще раз порядок ухода на второй круг, мало ли что. Еще строже пилотировал; штурман пару раз улавливал легкие отклонения от глиссады, я исправлял, успокаивал. Легкое обледенение смыл дождь, ПОС включена полностью, Алексеич четко ставил режимы, а я старался с ними не дергаться. – 200 метров, дальней нет! Я поставил режим 86 и перевел в горизонт. Нет, зазвенел маркер, я краем глаза поймал отсечку стрелки АРК, убрал режим до прежнего и догнал глиссаду. Пока все в норме, стрелки стоят как вкопанные. 100 метров. Мрак. Метров на 70 в разрывах уверенно замелькала земля. Садимся. Выскочили на 40 метров… аккурат перед торцом, я зебру уже не увидел, ушла под меня, а понял только, что очень высоко, хотя строго держал глиссаду по директору. Машина пустая, центровка задняя, пришлось досаживать силой, с тоской наблюдая, как знаки одни за другими исчезают под брюхом. Полоса оставалась сзади, а мы все летели. На метре, не дожидаясь касания, скомандовал «реверс!», тут же ткнул ее в бетон, не особенно жестко, где-то 1,25, дождался скорости 220, опустил ногу и полностью, но плавно обжал тормоза. Полоса в Норильске 3700, но так перелетать я себе никогда не позволял. Ну, так нас вывело. Конечно, мы затормозились еще на середине полосы, потихоньку доехали и срулили по 2-й РД. Катастрофа катастрофой, а магазин-то закрывается, и я первым делом побежал туда. Добыл дефицитных электролампочек, кефиру и творожку, подешевле, чем у нас, и получше качеством. А штурман

пошел к своему знакомому руководителю полетов, который только что принял смену, и они съездили к месту падения. Ну что. До ВПР они шли нормально, диспетчер старта увидел машину визуально, у самой земли, потом снова пропали в облаках, и всё. Он сначала подумал, что они сели. Но они упали, чуть за торцом и в километре справа от полосы, т.е. их выбросило под 45 градусов от курса; упали с креном, самолет разлетелся, все всмятку. Ну, еще жив был второй пилот: глаз выскочил, голова размозжена, но шевелился, пытался вытереть лицо… Скорее всего, не жилец. Одежда вся от удара лопнула на клочки. Ну, останки экипажа, сопровождающих и зайцев собрали в кучу, погрузили на грузовик… Врачи разберутся, сколько их всего было, но, где-то, примерно, человек 12. Ребята ходили посмотреть; я не пошел. Здоровье надо беречь С меня хватит и после катастрофы Фалькова. Я особенно и не переживал, зажал намертво этот крантик. Мало я их перевидел… Такое случается на турбовинтовом самолете обычно при отказе крайнего двигателя. На глиссаде отказал и зафлюгировался четвертый. Асимметричная тяга, потащило вправо, ветер слева, заход по ПСП, экипаж видит, что не вписывается, в курс. Высота принятия решения… Это секунды. Еще, может, и не дошло, что двигатель отказал. А газы на «Фантомасе» в руках у пилотов. «Уходим, взлетный!» – сунул; асимметрия тяги превышает предел управляемости по боковому каналу, крен больше, больше… и ведь не уберешь газ: вот она, земля. Ну и… вот она, родная, полон рот. Сколько их, турбовинтовых, так упало. Сам летал, знаю. 4-й двигатель – критический: закрутка струи и прочие отрицательные факторы при его отказе – максимально препятствуют выходу из крена. Да еще дефицит времени и высоты: ясное дело, там облачность была не 80 м; они лезли, как и я лез. Если бы это было чуть повыше, то успели бы прибрать первому до полетного малого газа, внутренним взлетный, а уж потом, по мере необходимости, плавно добавляли бы первому и корячились – но ушли бы и остались живы. Судьба. Ну, будет комиссия, расследуют, может, там что и другое было. Но я предполагаю именно вот такую картину. Пока сажали пассажиров – полный самолет детишек в лагеря, – я вижу, погода-то ухудшается. Прогудел над головой Шевченко, ушел на второй круг, покружился и выпросил-таки посадку с обратным курсом. Молодец. Ну, нас выпустили при видимости 200, дали, конечно, положенные 400, по блату, все же РП знакомый. Взлетели, разошлись с уходящим в Хатангу на запасной бортом, на котором спешил к месту катастрофы Левандовский. Саша взлетел попозже, и Норильск закрылся, и сейчас еще закрыт. Так что нам повезло.

Прилетели домой в 12-м часу ночи. Поползли спать в профилакторий. Навалилась эмоциональная усталость; я еле волочил ноги по привокзальной площади мимо ряда автобусов с надписью «Норильск. Лагерь отдыха «Таежный». Водители дремали в кабинах, толпа детишек вываливалась на площадь следом за мной; я свое дело сделал. Поблагодарил и похвалил экипаж. Что и говорить: сработали профессионально, да еще на фоне такого неблагоприятного эмоционального стресса. Думал, долго не усну. Нет, уснул быстро и крепко спал на проклятой койке, а утром долго и со стонами разминал затекшую радикулитную шею. 25.06. Кто кого кормит в авиации. Все начальство получило свои полные немалые оклады. Всем службам выплатили тоже полностью. Летчикам – тянули-тянули, наконец отпечатали ведомость: по 5 гайдаровских тысяч. Отряд бушует: или все, или ничего! Профсоюзные наши лидеры организовали в отряде какой-то кооператив: спекулируют спиртным. Я с ними разговаривал дня два назад; они говорят: чё шумишь-то? Шумишь-то чё раньше времени? Ты эти пять тысяч в руках держал? Будет день, будет пища. Короче, общие фразы, а когда дошло до дела, профсоюза нет, директора нет, главбуха нет, а зам. главбуха говорит, что и чеков нет, надо писать заявление, переведут в емельяновский банк, пойдете туда, там выпишут чек. А это месяц пройдет. Так что надо бастовать. За чек на пять тысяч я работать не хочу. А с июля ждут новые наценки. Или пойти в отпуск? Отпускные еще выдают наличными, это, пожалуй, единственный путь выручить деньги. Отпуска хватает. Нет, это не жизнь, в подвешенном состоянии. Работать так никакого желания нет. Встретил вчера Сашу Чекина из первого самостоятельного полета. С букетом цветов, при пассажирах, поздравил у трапа, как положено. Из начальства не было никого, станут они еще с цветами встречать, когда тут бунт назревает, попрятались. Ну, поехали с экипажем обмывать, я еще вручил ему командирские погоны. Человек доволен, и слава богу. Экипаж тоже доволен, ребята хвалят молодого командира. Первая моя ласточка, первый блин, – и вроде не комом. 26.06. С утра разогнал всех на работу, и наступило мое любимое свободное время. Весь день еще впереди, я один, рядом под лампой дремлет кот. В ночь у меня проклятый Комсомольск с разворотом, бесполезный, пустой и тяжкий рейс; одна радость только, что рядом мой верный штурман Филаретыч, а сзади верный бортмеханик Алексеич: собрались случайно вместе, пока Чекин отдыхает. Легче будет коротать бесконечную светлую ночь в привычном кругу старой летной семьи, где нет тайн, где все с полуслова и полувзгляда, на одном касании и едином дыхании.

Есть же что-то незыблемое, на что можно опереться в этой суете, и это – слетанный экипаж. Что ж, кто понимает, тот мне позавидует. Надя снова нашла шабашку: вечером будем сажать с нею цветы. Потом едем на дачу, я оттуда поеду в ночь на вылет. Гоню и гоню от себя мысли о пресловутых пяти тысячах. Как-то же проживем. Но обида гложет: ну когда же я, пилот, наконец перестану думать о деньгах? Вот Кутломаметов Александр Кириллыч, КВС Ту-154: пролетал 37 лет. Всю жизнь копил к старости на машину. Скопил 20 тысяч: думал же, хватит еще и на дачный домик, собирался на пенсию. И что же: наконец-то, на 56-м году жизни, отряд ему выделил талон на машину. Но тут же акулой метнулась начальник профилактория, Люба С. и перехватила. Вот ей, сейчас, немедленно, оказалось нужнее. Это у нее, кстати, уже третья машина. Кириллыч заплакал. А дальше началась инфляция, старик гнался, не догнал, деньги вылетели в трубу. Сейчас он впервые получил те же 20 тысяч за один месяц работы. Ну и что: поезд ушел, не догнать. А такие, как С., конъюнктуру нюхом чуют, и они ж знали, что это последняя возможность, и переступили через человека. А сейчас муж ее на Ил-62 возит из Ленинбурга импортный спирт, а Люба, вместе с профсоюзными лидерами и примкнувшими к ним приближенными, торгует им в отряде. Кооператив… Поневоле лезут и лезут эти мысли в голову. Мне обидно: 25 лет пролетал, а так на совковом уровне и остался. А Кириллычу ведь намного обиднее: он уже старик. Правда, ни сединки. В эскадрилье как-то травили баланду, зашел Коля Филиппович, штурман, мой ровесник, кудрявый, но уже весь седой. Так Кириллыч и рассказал. Когда-то давно, еще на По-2, прилетел он молодым пилотом в Краснотуранск. Ну, детишки сбежались, а среди них – вот этот, Коля, в трусиках: «дядя, прокати». А сейчас Коля уже седой весь, а дядя все черный. И все такой же нищий, ибо всю жизнь жил честным трудом. Вот и я, почти месячную саннорму отлетав, перед тяжелым ночным рейсом буду не отдыхать, а шабашить, чтоб зашибить ту копейку, ибо законную зарплату забрали Тимур и его команда, чтоб они ею подавились, суки, а мне надо жить. А уборщица свои пять тысяч получит полностью. А тут слухи ходят, что придется доплачивать за доучивание дочери в институте. Где ж набраться тех денег? Манили-манили нас, как тот заяц лису, заманили между двух берез, втиснули, а теперь… снимай штаны, заходят с курсом 42. И нарушат. А у кого-то в квартирах комнаты до потолка набиты купюрами.

30.06. Почему Комсомольск проклятый? Да вот по тому самому. В жарищу, отшабашив вечер на посадке цветов, отвез Надю на дачу, два часа подремал, снова за руль – и вернулся с рейса

только к часу дня. Два часа подремал – и за работу на даче, кто ж за меня сделает. Вечером банька, умеренная; ночь поспал, с утра поехали к доброму человеку на дачу, там я до вечера на жаре делал ему летний душ, ибо он – профессор-хирург, руками работать ему нельзя, только в рукавицах, ну, только если что подать, принести, поддержать. Пока добрались от них домой, пока поставил машину, помылся, уже ночь, а утром рано на служебный – и в отряд на собрание по поводу зарплаты, а оттуда на внеочередной, подсунутый нам Благовещенск, а потом, вечером, еще два часа на ногах ждали проклятый автобус; добрался домой в 12 ночи, пока поужинал, уже час. Горячей воды помыться нет… сволочи… Короче, не отдохнул путем, а утром у меня полугодовая медкомиссия… ну и кардиограмма не пошла. Проклятый Комсомольск. Так хотелось спать после взлета и набора высоты, что никаких сил не было терпеть. Уж как я ни делал зарядку для хвоста, как ни разминался, но голова падала и падала, и только громадными усилиями воли как-то держал себя и все пытался завести усталый экипаж на болтовню. Только болтовня в полете и спасает от дремоты. Ну, разболтались и как-то долетели. Будь он трижды, нет, восемнадцатикратно, проклят. На том собрании, не дождавшись конца которого, мы ушли на вылет, было объявлено, что зарплата будет действительно где-то 60 тысяч за саннорму, но… получим полностью только за май, а июньская и отпускные ограничатся пресловутыми пятью тысячами… ну, там, чеки, банк… нам разъяснили. А решение собрания такое: идти на поклон к губернатору и объяснить ему, что летчик на 5 тысяч не проживет и безопасность не обеспечит. Думаю, губернатору нашему, большевику и помещику Вепреву, это до лампочки. Он прекрасно понимает, что это – конфискация, и навсегда, и за счет богатеньких, в т.ч. и нас, летчиков. Я надрываю сердце в полетах – и за пять тысяч? Не могу с этим смириться. И за эту суку Ельцина еще кто-то голосовал? Ну ладно. Рейс на Благовещенск гнали транзитом из Москвы; обнаружился подозрительный груз, по липовой накладной, с сопровождающим; девчата в бумагах вычислили: ликеро-водочные изделия, 400 кг. Ясно, человек договорился в Москве с грузчиками, дал мзду тому экипажу… Саша было собрался по прилету идти в перевозки, выяснять… Я тут же среагировал: «Стоп! Найти сопровождающего и ободрать». И второй пилот вполне профессионально вытряс из парня три пятьсот: тот клялся, что деньги эти – все что есть, дал пачку пятерок, десяток, даже с бору по сосенке собранную тысячу разномастных, от 50 до рубля, но перевязанных и с надписью «1000». Ясно: они тоже знают, и ждут, и готовятся, и прикидываются казанской сиротой. Ну, с

паршивой овцы хоть шерсти клок. Не хочешь жить как все, на 5 тысяч? Не хочу. Я – не как все. Все кантуются на работе, а я пластаюсь. Всех много, а нас мало. А профессор-хирург, зав. кафедрой, получает 4 тысячи. Их, профессоров, Хирургов от Бога, с Золотым скальпелем, видимо, очень много, лишние они, профессора-то нынче, нахлебники, тунеядцы. Вот шахтеры – да, шахтер – профессия сурьезная. Шахтеры нужны, нефтяники, металлурги… летчики… С этими – заигрывают. Ну, заигрывали. А теперь всех уравняли. Сволочи они все. И как мне ни объясняй логику их поведения и истоки их ошибок, я все равно не хочу этого понимать. Я – ездовой пес, вожак, мчусь за куском мяса, подвешенным перед носом… и задыхаюсь. Им на меня – плевать, я для них – материал. Стряхнут… Вон, Степа Ваньков: еще не остыл. Так за всю жизнь и не видел зарплаты выше 10 тысяч, упал на бегу, щелкнув напоследок зубами на тот кусок… а он хоть и перед носом, но каюром-то Гайдар… Я ж тут было выпросил себе южный рейс; дали Краснодар, на завтра, а меня зарубили врачи: кардиограмма не идет. Завтра с утра еще одна попытка; если нет, откручу велосипед, если и под нагрузкой не пойдет, придется, видимо, идти в отпуск, за пресловутые 5 тысяч. И те наличные, что лежат дома, растают быстро. Если бы не десять тысяч, содранные за месяц с зайцев, то вообще была бы беда. На жратву не хватит. А рынок чеки не берет, как и продуктовые ларьки. Кругом саботаж. Так кто же посмеет меня обвинить в том, что я беру, вынужден брать взятки. Пока кушаю изюм: восстанавливаю калий в организме. Сегодня у меня день вынужденного отдыха. И правда, чувствую себя хреновенько. Устал. Ноги, ноги гудят, и это с утра. 1.07. Мой скромнейший Алексеич еще в молодости, из принципа, занимался серьезно каким-то Гегелем и Достоевским. И вообще, замечаю, изменением моего мировоззрения и реальному взгляду на жизнь я, взращенный библиотекой и улицей, в определенной степени обязан выросшему среди людей и привыкшему работать и мыслить самостоятельно моему бортмеханику. Не только ему, конечно, но – в значительной степени ему. Алексеич тоже, как и я, не особо стремился к инженерному диплому, вкалывал руками. Не достигнув 30 лет, попал в авиационное происшествие и покалечился, остался почти без рук. Спасибо супруге его, Нине Яковлевне, что поддержала, помогла как-то восстановить здоровье, сохранила семью, и до сих пор, работая в аэропорту, встречает у трапа и целует перед всем народом. Видно, есть за что. А авария у них была серьезная. На вертолете Ми-4, где он летал бортмехаником, в полете над тайгой рассоединилась муфта свободного хода несущего винта – примерно такая же, как во втулке заднего колеса на велосипеде.

Двигатель воет, а винт, извините, отсоединился. Ну, садились на авторотации, на сплошной ковер тайги. Винт, достигнув вершин елок, стал рубить деревья и разрушился, и вертолет отвесно упал в лес с высоты 30 метров. Кабину сплющило тяжелым редуктором, людей поломало; у Валеры выскочили из плечевых суставов руки, а ноги по колени стали синие, ну, еще позвонки, ребра… Короче, его кое-как вытащили, положили, а комары жрут, мошка, гнус… а рук нету… С тех пор он, как услышит зуд комара, весь дергается. Три дня их искали, а тайга скрыла все следы; ну, жгли костер, по дыму нашли их, спасли. Тот, кто вот так, без рук, без ног, со сломанными ребрами и поврежденным позвоночником полежал в тайге, в тридцатиградусную жару, съедаемый гнусом, уже попрощавшийся с жизнью и заведомо – с летной работой, – тот, я полагаю, мыслить умеет и на жизнь смотрит трезво. Молодость взяла свое; большую роль сыграла забота жены: она ему массаж часами делала, зарядку, а главное, убедила, что он вернется летать, и всякими правдами и неправдами протащила его через медкомиссию. И вот уже двадцать пятый год Алексеич пилит воздух и девять лет прикрывает мне спину, а до этого работал в одном экипаже в Абакане еще семь лет, и я от него не откажусь никогда. И тот его командир, на Ан-24, как встречаются, обнимаются, тоже тепло вспоминает, да что там говорить. Ну, пьет человек, но пьет он только дома, под одеялом, под контролем жены, но – до потери сознательности. И хорошая семья, и уже дед, а сыну вот только 14, кормить еще и кормить, а руки и ноги болят… И сидим мы в полете, и корчимся, и постанываем. Филаретыч месяца полтора назад, садясь в давке на служебный автобус, неудачно упал и сломал ребро. Ну, как это у нас в советском союзе делается, от врачей – боже упаси – скрыл, взял отпуск и лечился подпольно, да еще пришлось хвораючи слетать в Актюбинск, чтоб как-то повернуть в нужное русло судьбу сына, курсанта летного училища, который уже шестой год как не может кончить эту богадельню. То парня в армию со второго курса забрали, идиоты большевистские, то теперь с топливом, то с матчастью, – короче, летчик свою судьбу должен нынче выстрадать. Ну, подняли старые связи, все-таки династия Гришаниных, все авиаторы; дали долетать последние три месяца перед выпуском. Потом решилось и с топливом, и с неблатными: дадут и им долетать, ведь миллионы в этих ребят вложены. Отпуск кончился, Витя наш стал летать с несросшимся ребром. Одно – что заработки, другое – Чекин засиделся в девках, надо вводить. Ну, так вот, в полетах, оно и срослось. Вот судьба моего штурмана. Сын старейшего нашего бортмеханика Филарета Степановича Гришанина,

поступил после школы в летное училище на пилота; после первого курса списали по язве, так и не попробовал штурвала; ну, подлечился, устроился бортпроводником, полетал несколько лет, потом пришлось комсомольским вожачком устроиться на годик, чтобы партия разрешила в бортрадисты попасть. Полетал радистом, потом пошла эпопея переучивания радистов на штурманов, поехал, окончил штурманское училище, и вот, после такой одиссеи, пашет уже лет 20 в небе. Какой должен выработаться характер у язвенника, если весил 72 кг, а сейчас 58, а язва не проходит: слаб человек, живет на кофе и табаке; но примернейший семьянин и глава: командует в семье как положено и все несет в дом. Теперь вот повторяется одиссея и с его Димкой, ну, вроде бы успешно. Вот династия. 6.07. Когда пилот приземляет машину и нет какого-то особого, нестандартного требования к решению этой задачи, он всецело, всеми клеточками мозга и тела, отдается сложному процессу. Казалось бы: раз-раз-раз – и всё. Но, как известно, это «раз-раз-раз» иной раз растягивается в достаточно протяженный и даже нестерпимо долгий пучок секунд, каждая из которых пышет жаром вольтовой дуги посадочного напряжения. Правда, когда задача посадки усложнена факторами, не относящимися непосредственно к пилотированию, мозг раздваивается, и в решении задачи приземления все в большей степени начинает участвовать подкорка. Если бы все так работали. Но каждый из нас ловил себя на мысли, что иной раз, делая тысячекратно отработанное свое дело, ремесло, думаешь совсем о другом, а руки работают автоматически. Пилот же так не может, это одна из особенностей летной психологии. Абсолютное растворение личности в сотворении чуда соприкосновения с землей. В эти секунды летчика ничто на свете не интересует кроме его искусства. Конечно, можно найти аналогии и в других профессиях, но круг их весьма ограничен, и все эти профессии есть результат сгорания человека. Кардиограмма, наконец, пошла, и меня допустили летать. Краснодарский рейс начался вроде бы хорошо: вылетели по расписанию, удались посадки; в Краснодаре Саша сел не хуже Леши Бабаева, невесомо; ну, курс-глиссада еще на уровне Л-410, однако землю видит. В Краснодаре вечером было прохладно, комаров мало, мы выспались под гул кондиционера, а с утра стал накрапывать дождик. А потом он пошел и пошел, и я понял, что надо хватать вишню, всю, что есть на рыночке, брать по любой цене, возможно пораньше ибо это последняя вечерняя, а утром по дождю ее никто рвать не будет. Алексеич со мной согласился. И мы хоть и вымокли, но нагребли на полторы тысячи, и ягода закончилась. После обеда немного

подвезли еще, хватило и Саше со штурманом; ну, им меньше надо было. Если когда-то мы брали вишню по червонцу за ведро, то нынче отдавали по полсотни рублей за килограмм. Ну, где-то сорок кило я взял. И стали ждать самолет. А потом обратили внимание, что по радио в вокзале долдонят одно и то же: рейсы задерживаются отсутствием топлива в Краснодаре. Приплыли. Дождь лил и лил: с моря вышел отвратительный, мелкий кавказский циклончик и стал извращаться на месте так, что уже холодный фронт протянулся с юго-запада на северо-восток, разворачиваясь и уходя влево, на северо-запад, и неся прохладу с юга на север. Все наоборот. Но нам от этого было не легче. В Краснодаре все очень дорого, и мы, пока насыщали свои утробы скудной, весьма скромной для щедрого в прошлом Краснодара пищей, едва успевали отстегивать полусотни да сотни. А вишня наша прела в коробках и корзинах. Вылетел из дому наш борт, «эмка» Ну, может, догадаются, натопчут в Оренбурге побольше топлива, тем более что предупреждение есть. В АДП было вавилонское столпотворение. Десятки экипажей пытались что-то выяснить. А армянский коммерческий рейс ушел, забрав в порту все остатки топлива: заплатили валютой. Единственно, что удалось нам выяснить у диспетчера: борт нам сел, остаток 12 тонн. Можно перелететь в Волгоград… Но уже и в Краснодар подвезли наконец топливо, ждали отстой; вот-вот должны были начать заправлять, устанавливалась очередь на выпуск. Порт был забит: «тушки» стояли уже на первой ВПП. Мы пошли в гостиницу ждать «до команды». Тут в нумера к нам ввалился Вадим Мехов с экипажем. Молодец, постарался, зная, что у нас пропадает же вишня… да сам за ней прилетел. Они привезли остаток 16 тонн, но по бумагам проходило только 12, вот и передали по радио законный остаток. И их поставили на первой РД, заперев с двух сторон другими самолетами. Но это мелочи: ребята, долго ли дернуть буксиром впереди стоящий борт, когда топливо есть! Долго. Всю ночь. Мы было дали команду в АДП: сажайте пассажиров, топлива хватает до Оренбурга, может, еще успеем по расписанию взлететь. Наивняк. Забросив мокнущую и скисающую ягоду в лайнер, поплелись мы с Саней искать ПДСП, ибо вся кухня работы порта именно там. Долго мы искали, нашли открытые ворота, через которые на территорию можно было бы провести кучу зайцев… наконец, нашли эту службу. Там сидела тетя. Переговоры с нею ни к чему не привели: им не до нас. Вот через три часа уйдет стоящий впереди вас борт, тогда и вас отправим. Ваши сменщики сами виноваты: передали малый остаток по радио, вот их и заперли. Ага, передай-ка фактический остаток. А потом отбрехивайся от инспекции… Мехов виноват. Он

нарушил все, но привез экипажу топливо, рассчитывая, что и ему завтра так же нелегально привезет следующий экипаж, так же нарушая и беря на себя. Летчики всегда виноваты. Пошли мы на самолет, уставшие, с гудящими ногами, промокшие, по воде, аки посуху. Уже плевать было, что ноги мокрые. Ну, и началась обычная ночь в самолете. Я сел в свое командирское кресло и, проваливаясь иногда в дремоту, то беседовал с ПДСП, то подсчитывал, сколько ушло бортов… Дневной предполетный отдых, беготня, очереди, рынок, буфет, ПДСП… все растворилось в обычной, привычной усталости. На рассвете нас отбуксировали на стоянку, быстренько обслужили, посадили пассажиров и выпустили. Оказалось, что в этом бардаке аэропорт рассосал десятка четыре рейсов. Все-таки молодцы, справились. Когда мы совсем уж раскиселились и усталость стала нестерпимой, как водится, начался полет. Дальше неинтересно. Ягоду проквасили. Убытков получилось примерно на ту тысячу, что бог дал с зайцев в Оренбурге. Бог и взял. Прилетевши домой, я развез экипаж, приволок коробки и корзины на горбу на пятый этаж (лифт, естественно, не работал), высыпал в тазы и вместо послеполетного отдыха принялся спасать остатки. Ну, ушло в отходы ведра два. Наварили компоту 28 литров и варенья литров пять. Да черешни съели с ведро. Своя игра. Еле дотянул до вечера, в девять упал спать, а мои возились до трех ночи. 8.07. Слетали в Норильск. Хорошая погода, хорошая посадка на пупок. На глиссаде отвлекался, ища упавший самолет, и удивился, как далеко сбоку он лежит от полосы и как далеко вперед от торца он улетел. Где-то около 2 км сбоку и столько же вперед, почти наравне с центром ВПП. Ну, норильские авиаторы говорят, что на левой плоскости, на законцовке, остались следы изола: значит, коснулись полосы левым крылом (это же какой крен был у высокоплана), затем хватанули на себя и… Оборачивается школьной ошибкой: просто потеряли скорость и свалились на правое крыло. Наверное, были же сопутствующие факторы, но… ни один самописец не работал, остается только предполагать. Но предположение, что это элементарная ошибка, что лезли, искали землю, выскочили сбоку, справа, резко с левым креном довернули на полосу, но не успели убрать крен, хватанули до пупа… Это ужасно. Это непрофессионально. Это беда фантомасников; примерам несть числа. Я-то предполагал отказ матчасти… а они искали землю. Ну, будут выводы комиссии. 9.07. Энергия летящего на эшелоне самолета соизмерима с энергией, к примеру, идущего полным ходом «Титаника». Массы несоизмеримы, но – квадрат скорости… И этой огромной, миллиарды килограммометров в секунду, энергией пилот

распоряжается едва заметным движением органов управления. Если бы он мог зримо представить себе эти три миллиарда килограммометров в каждую секунду, привязанных к кнопке триммера, то, наверное, не смог бы пилотировать. Наше спасение в том, что самолет висит в плотном и вязком воздухе, как в масле, и трудно, невозможно себе представить все те силы, которые уравновешенно воздействуют на машину, но готовы, чуть что не так, разорвать ее на мелкие клочки. Мы выучили пару формул и заклинаний, типа, бойся потерять скорость, – и боимся. Обставились сигнализаторами, следим за ними весь полет. Но вот он, случай в Норильске, когда цепь ошибок вывела экипаж на ту грань, когда смерть улыбается в глаза; осталась секунда жизни… и срабатывает уже не холодный разум, а слепой инстинкт самосохранения: от земли! Вверх! И всё. Сигнализаторы уже не помогут: процесс необратим. Когда лезешь, помни: ни на секунду нельзя терять контроль над ситуацией. Ибо ты лезешь в воронку, выхода из которой нет, и спасение лишь в одном: строго выдерживай параметры – и проскочишь. А чуть что не так – не думай, не сомневайся, не дергайся, а вовремя уходи. Как тогда в Алма-Ате на «туполенке»: завели их в горы, лезут; параметры схемы захода не в норме, сомневаются, но все равно лезут. Сработала сигнализация опасного сближения с землей – а, вечно эта ССОС гудит на малых высотах… Да ведь горы же! Хоть это-то должно насторожить: рядом хребет 4 км высотой. И всё: увидели перед носом гору, дернули, сунули газы… и нескольких метров высоты не хватило. А если бы дернули и сунули в тот момент, когда загудела ССОС, то хватило бы, чтобы спастись. При заходе в горах надо очень четко уяснить себе, что там нет места, там тесно, маршрут по схеме захода – единственный, любое отклонение, по высоте и дальности, по пеленгу и курсу, – чревато. Параметры схемы надо выдерживать. И всегда быть готовым к уходу вверх, если рявкнет сирена. Мы как-то в Чите забыли установить давление аэродрома и снижались по давлению 760 до заданной нам высоты 1000 м, а это истинная метров 400-350, и только спасло то, что дело было днем. Мы опомнились, увидев землю слишком близко; притом, до полосы было еще достаточно далеко. Рано снизились! Холодный пот прошиб. Ночью бы точно въехали в холмы. Вот точно так въехал в горы в Ленинакане Ил-76. Трудно, очень трудно представить себе, что в равнинном Норильске, имеющем все средства контроля, заходя на четырехмоторном Ан-12 по приборам, экипаж сумел от ближнего привода так разболтать машину, что не попал на полосу, пришлось доворачивать с запредельным креном на малой высоте. Нет, что-то тут не так. Я себе этого ни представить, ни позволить

не могу. 15.07. После Владивостока. В Чите идеально сел, но чуть с перелетом: жара +30, полоса держит, а режим с крутой глиссады сразу убирать нельзя. Ну, на шестерку расчет, на восьмерку посадка. Во Владике обещали туман, но я решился лететь. И не унюхал: пришлось-таки подсесть в Хабаровске. Ну, за лишние посадки и лишние часы нам платят, а пассажирам все равно, в каком вокзале стоять ночь: в читинском или в хабаровском. Мы спали в профилактории. Самолет тут еще барахлил все время: Алексеич долго бился с аккумуляторами, но как-то все же исхитрился запустить ВСУ. Так и спал в самолете, а с утра вызвал лучшие умы и с ними вместе, так путем и не разобравшись, снова запустил ВСУ, заправился и смог запустить двигатели. Так что мы пригнали во Владик неисправный самолет и всучили его экипажу, а уж те, с нашими советами, домучили его до дома. Назад в Чите у меня получилась совсем уж идеальная посадка, и я почил на лаврах. Вез зайцем коллегу на празднование 30-летия школьного выпуска. Он попросил показать нашу работу его знакомой тете-пассажирке. Ну, показал. Потому и старался. Хоронят донецких шахтеров. Взорвался газ, люди погибли. Опасная работа. И похоронили летчиков. Шахтеры не виноваты: они себе кидали лопатами (ну, электролопатами) уголек в вагонетки, когда рвануло. А летчики – виноваты. Лезли в непогоду, это их удел; что-то там не учли, ошиблись – сами ошиблись! – и всё. У нас работа такая: принять решение, основываясь на множестве непонятных непосвященным людям данных, на интуиции, надеясь, что в последний момент с погодой повезет, на всякий случай подготовив себе и мостик для отступления… для прокурора… ну, это не для шахтерского ума. Потом привести машину туда по воздуху и, если повезет с погодой, если прогноз оправдается, приземлить. Не говоря о самой технике пилотирования и технологии работы, это элементарно, ну, как иным кидать лопатой уголь. Но случаются моменты, когда складываются вместе все минусы, и превозмочь их может только отточенное мастерство, сверхрезервы, багаж многих лет. И бывает, что не превозможет, хоть и борются до конца. Последние слова Фалькова: «Взлетный режим!» Каково последнее мычание сгоревшей в хлеву коровы, знает только бог. И где-то в этом ряду занимают свое законное место моряки, шоферы, машинисты, водолазы, шахтеры, бухгалтеры и инженеры. Ты слетай разок на Комсомольск, в грозах, посиди хоть за моей спиной, вставляй спички в глаза, чтоб не закрывались, делай что хочешь, но не спи. Попробуй. Только высиди. А потом, когда нет уже никаких сил и желаний, кроме одного – спать! СПАТЬ! – вот после этого еще лезь в сложных метеоусловиях… и

не ошибись. И посади самолет. Мягко. Как ласкают друг друга губы влюбленных. А потом получи зарплату… вслед за шахтерами и металлургами. Да никогда в жизни. Извините, в этом ряду мы должны стоять первыми. Тупое, здоровое, самовлюбленное, с апломбом, самодовольство. ***** 1992 г. Достоинство. 17.07.92 г. Вчера был день березовых веников. Нарезал четыре десятка, развешал в гараже, доволен. Жизнь идет своим чередом. Июль для меня нынче месяц юбилейный. Первый самостоятельный полет на Як-18 – в 65-м; начало работы пилотом – в 67-м; ввелся командиром на «Ту» в июле 82-го. И в этом году отмечаю как раз 25 лет работы пилотом и 10 лет командиром на Ту-154. Отбрасывая мелочевку, текучку и неизбежные шероховатости жизни, чего же я достиг за 25 лет? Полетал на Ан-2, Ил-14, Ил-18, Ту-154. На каждом из предыдущих типов летал командиром по году – и сразу дальше. На «тушке» прижился: самолет как раз по мне. Практически с июля 1979 года, с переучивания, я 13 лет отдал этой машине, 10 лет уже как командир на ней; стал инструктором, научил человека. Мало. Все это время работал на себя, варился в собственном соку и достиг известной степени мастерства, позволяющего себя уважать. В принципе, могу решить любую задачу, используя столь сложный инструмент. Сжился, сросся с ним. Сколотил хороший, работоспособный, надежный экипаж, проверенный многими и многими годами работы в одной кабине. И всё. Ну там, произвел определенное количество работы по перемещению загрузки в пространстве. Собственно, то, для чего работаю пилотом, ради чего производились все вышеперечисленные действия. Много людей перевез, больше миллиона. Наконец-то, через 25 лет, мне стали более-менее достойно за эту работу платить. Пятнадцать тысяч часов в небе. Около семидесяти лет льготного трудового стажа. И не думал, и не мечтал, что проживу такой летный век, достигну таких высот в летной профессии, что хватит сил, здоровья, таланта и характера. Всю жизнь тяготился этой нелегкой работой, принятием решений, разрушением здоровья, всю жизнь мечтал о пенсии и материальной независимости, а теперь вот врос в летную жизнь, и вынужденный уход из нее будет для меня серьезной травмой. Все настоящее постигается через страдания и долгий, тяжкий труд, ценой жертв и уступок во имя главного. И это не только на нашей работе, но на ней – особенно. Спасение только в том, чтобы найти в работе точки интереса и увлечения. А в ремесле это непросто. Но я нашел. Путем постоянного самоанализа я искал и лепил то сложное, многоступенчатое, не поддающееся сухому, рациональному осмыслению, творческое, глубинное понятие: чутье машины.

Словечко, конечно, облегченное, из арсенала большевиков (там – классовое чутье…), но лучшего пока не придумал. Я ее чую. У каждой их этих стотонных железных птиц свой характер, но сев за штурвал, я его сразу распознаю. И поэтому у меня обычно все получается. Была бы похвальба, но есть средства объективного контроля, обратная связь, которая говорит мне: да, ты ее чуешь настолько, что летаешь, за редким исключением, практически без отклонений. На Ершова расшифровок нет. Это есть профессионализм, основа, стержень всей моей личности. И я себе в этом цену знаю. Но я знаю и цену того, как это все мне досталось, чем я за это заплатил. И знаю, что жертвы эти были не напрасны. Ибо в награду я получил прекрасное чувство собственной состоятельности и целый букет утонченных нюансов летной жизни, переполненной неземными ощущениями, тайна которых скрыта для непосвященного за дверью пилотской кабины. Покорение высоты… Слова. Высоте плевать, что ее покоряют. Она милостиво и небрежно позволяет. Но так же небрежно может щелчком сбросить тебя, как блоху. А ты извернешься, если еще сможешь. Покоритель. Тысячи людей мыслили и трудились, чтобы ты ее это… корил. Так уж хоть летай профессионально. 21.07. Сегодня разбор летного отряда. Интересно, как нас там будут воспитывать. Ну, поеду, узнаю. Послезавтра разворотная Москва, потом Мирный; остальную Москву отменили из-за нехватки топлива. Всего 45 часов в июле: когда-нибудь смел ли я мечтать о такой роскоши? После разбора. О катастрофе Ан-12. Они заходили, как школьники: пролет БПРМ на 200 метров левее, в то время как допускается отклонение максимум 32 м; ну, S-образный маневр вправо, перескочили ось, доворот влево на предельно малой высоте, тут опомнились, дали взлетный, штурвал до пупа, да поздно: с левым креном трахнулись о полосу с перегрузкой 2,25, на скорости 220, на закритических углах атаки. Т.е. они свалились на левое крыло над торцом. Ну, упали, ладно, так нет – упали же справа налево, под углом 30 градусов к оси, а там бугры, а за буграми стоянки военных самолетов, а взлетный режим дан, а штурвалы так и взяты до упора. Подрыв на малой скорости, ушли в облака, глаза во флюгер, потеряли пространственное положение и свалились на закритических углах, теперь уже на правое крыло. На скорости 230, при вертикальной 16, упали с креном 45. Вот это профессионализм… 23.07. Отвез Надю на работу и стал готовиться к ночной Москве. Рейсы задерживались, машина под окном; дозвонился, рейс по расписанию, заехал за Алексеичем, и не спеша покатили на вылет. Пока ждали самолет, я утрясал загрузку и заправку. Подписал двоим на приставное, утрясли, 166

пассажиров. Саша тем временем торжественно вынул бумажки с начислением за предыдущий месяц. Да, мы хоть и ожидали, но не по столько же. За 67 часов я заработал 68 тысяч, 63 – на руки. Полетели. На взлете, катясь по полосе навстречу вечернему солнцу, я посетовал, что уже пульс и на удар не учащается, хоть замерьте. Долго бежали, оторвались, я спокойно осматривал уходящую вниз полосу, покосы вокруг нее, ближний привод, дачи за бугорком, стоянки, тучки на горизонте, а сам тем временем триммировал усилия, давал привычные команды и разгонял скорость. Машина висела и не лезла вверх из-за жары. Пошла обычная работа. Спокойно, уверенно, в расцвете зрелого, полновесного мастерства я делал свое привычное дело; экипаж обеспечивал полет играючи. Зашел и мягчайше сел в Домодедове. Учитесь, пока я жив. В АДП встречали свои летчики: с тренажера летит экипаж Ил-86. Кто-то из них смог сделать билет, кто зайцем, там со служебным билетом беготни много. Ну, это не с прогулки, работа есть работа, – садитесь все кто куда, и поехали. На обратном пути засосало между 4 и 5 утра, собачья вахта. Экипаж по очереди дремал, участок от Васюгана до Колпашева проскочили мгновенно, потом проснулись, разболтались, размялись. Снижался Саша, на траверзе стояла засветочка, пришлось сузить круг и жаться к полосе, а как поднырнули, увидели серьезные столбы ливня, подсвеченные восходящим солнцем, как под столом в детстве: вверху темно, по бокам ножки. Локаторы на этой «эмке» подмышками, штурману ничего не видать, не «эмка», а прямо как «элка». Ну, чуть зацепили дождя. Саша заходил по ОСП, гулял по курсу и гонял вертикальную, а тут еще попутничек, ну, протащило выше над торцом, сели на последние знаки. Терпимо, полоса большая; ну, чувства торца, визуального, что это же я сам иду в торец, – этого у него еще нет. Это приходит с опытом, а пока человек старается: уже хоть начал чувствовать скорости, тангаж, а это для пилота с «элки» немало. Разъехались; в 7 утра прибыл домой. Лег спать после глотка коньяку и провалился в сон. Что же сама работа? За что – 60 тысяч? А за надежность. Триста человек из очередного своего миллиона я доставил спокойно, неброско и надежно, как, допустим, смотрится на джентльмене не бросающийся в глаза, добротный, высшего качества, влитой костюм. Глоточек коньячку. Кусочек шоколадки. Да, букет хорош, жаль, что мало взял. А шоколадку эту, немецкую, Оксана купила за 120 рублей, ела и плакала о деньгах. Дочь капитана никак не привыкнет, что есть, есть деньги. Говорит, лучше не привыкать, вот спишут тебя, снова нищета… Вот теперь на одну зарплату я могу и прокормить семью, и купить дорогую вещь в дом, и, в принципе, съездить на

курорт. И зайцев этих теперь гнать подальше. Удовлетворен. А впереди еще отпуск, с 10-го августа, зарплата за июль и отпускные. Это уже много, очень много денег. Но надо их еще получить на руки. Обещают на днях. И еще ж Надя не получала свою зарплату… ну, это на мелкие расходы. В газетах читаешь: «продам наркоманам пару тюбиков «Момента»; я – мать-одиночка, для меня и 10 рублей – большие деньги». Ну что: если я поработаю так год и заработаю миллион, я, пожалуй, от щедрот своих, подам ей милостыню. А пока, извините, я сам еще не наелся. Нет, не наелся еще, и за мокрой колбасой терпеливо стою в очереди. За мать-одиночку мне пока не стыдно. Она приехала из деревни покорять большой город – пусть покоряет. Пусть выстрадает. Жалко ребенка, но не я его ей сделал, а ее глупость. А дураков не жалеют. Настрадается, наберется ума, примет решение и, если хватит характера, стиснет зубы, выстрадает профессию, станет приносить пользу и получать за это деньги. Либо пусть идет на панель. Там думать не надо… работа – не вставая с постели… Надя тут выпила со мной шампанского и «залетала». Ну, как вот мы, летчики: в полете – о выпивке и женщинах, а выпивая с женщинами – о полетах. Так и Надя: за бокалом – в своем озеленении «летает». Потому что она живет своим делом, она его выстрадала, она – мастер и личность, еще какая. А можно было сесть на шею мужу: пусть кормит. И он кормил бы ее и говорил о ней: моя… овца. Каждый делает сам себя, стиснув зубы. Больные, калеки – находят себя в Деле. Художник пишет картины, без рук, без ног, зубами кисть держит, – и какие картины! Вот – Личность. А можно постоять в очереди за «Моментом», это легче. И найти сотню оправданий. Можно без ног сш

ибать на тележке копейки у пивной, а можно – стать Рузвельтом. Но 63 тысячи на руки – это много, очень много. Ой, не верится. 28.07. Вчера, в день юбилея, я получил в кассе на руки 170 тысяч: зарплату за два месяца и отпускные. Тощая пачечка пятитысячных купюр. Ну, собрали дома всю наличность: 223 тысячи. Немного потерпеть, немного добавить – и к октябрю можно было бы купить новый автомобиль. Но нет. Мы половину этих денег прокутим. Съездим семьей в Ялту, по пути погостим у родителей, оставим им немного денег. Мы пока еще не привыкли распоряжаться такими суммами, и надо скорее с ними расставаться. Еще заработаем. Не бия палец о палец, мы получаем. Ибо работа та же. Просто нам отдают награбленное. Как у Беляева: ноздря Ай-Тойона выдыхает воздух. Летчики удовлетворены и получают в кассе пачки денег со спокойным достоинством. То, что во всем мире разумеется само собой, мы только-только начали осознавать. Это очень простое слово: свобода. Раньше мы все были рабы и ждали свой клок сена у кормушки. А теперь мы свободны от тяжкого гнета: добыть, добыть, урвать, выжить… И боимся сказать ближнему, сколько зарабатываем, ибо ближний от зависти готов впиться в горло. Как я годами, десятилетиями не считал ту копейку, так оно и теперь. Не успел привыкнуть к экономии. Десятки тысяч быстро складываются в сотни; на столе лежат кучки крупных купюр, много, мы считаем, сбиваемся, начинаем снова… Много, очень много… Пятисотки путаются с пятитысячными: две пятитысячных автоматически считаем за тысячу… даже тягостно считать и считать. Набралась тысяча рублями, тройками и пятерками – отгребли в сторону: мелочь. Сто тысяч… двести… Средний заработок по России – три тысячи в месяц. Сюда входит и моя зарплата, и зарплата врача, инженера, уборщицы. Надо стесняться. Надо мучиться совестью. Надо быть равным… Надо быть рабом. А я не раб, а мастер. Вчера в Москве удалась посадка на горячую полосу. Выровнял, убрал газ и добирал, добирал, напряженно и тщательнейше, – за спиной снова сидел Леша Бабаев, такой же мастер, в соревновании с которым и росло мое, наше с ним, обоюдное мастерство, каким и держится наше Дело. И унюхал: едва заметно зацепились за ровнейший бетон полосы 317 левой. Долго бежали на цыпочках, правда, что-то она виляла пятками, видимо, подвешена была очень тонко; клубящийся над бетоном горячий воздух упруго давил под крылья, и она висела, катясь передними колесами тележек, а я все чуть добирал, поддерживая это неустойчивое, зыбкое равновесие, пока опускались пятки, потом невесомо опустил переднюю ногу, радостно чувствуя: не ударил лицом в грязь! Красивая посадка,

ничего не скажешь. И что – клок сена рядом с уборщицей? Да. Зарулили, выключились, еще полные радостного возбуждения: никакой экипаж не остается равнодушным, если его работу командир завершил таким виртуозным пассажем. Сработали отлично. И тут сзади, со спокойной издевкой, Алексеич негромко спросил: а механизацию кто будет убирать? Срезал. Забыли. В эйфории. Ничего криминального нет, но для Мастера… Больно уж радостно было. Ну, плюнул и ушел, стараясь забыть эту досадную занозу. Мелочи. Нетипично. Арбузная корка. Маастер… твою мать. Саше досталась более сложная посадка: ночью, на мокрый асфальтобетон, заход по приводам, в облаках. Я помогал ему войти в пределы допустимого клина отклонений; штурман хорошо контролировал и подсказывал курсы и удаления; вместе мы крикнули «дальней нет!» и перевели в горизонт; две секунды, маркер, и снова снижение; дальше я не мешал Саше подкрасться к полосе и… потерять землю на трех метрах. Не успел он подхватить: это именно то, что чует задница, налетавшая тысячи часов. Если ты над торцом прибрал газ менее 80, выровнял, – тут же, через секунду, машина начнет падать. Поставил малый газ – выжди секунду и хорошо потяни штурвал, потом замри. Саша как раз и не потянул. Ну, мягко упали с полуметра, перегрузка 1,3 – на уровне проверяющего высокого ранга. Сильно уж Саша надеется на свой верный глаз. Да, глаз верный, но вот так Миша Е. во Внуково и потерял мокрый асфальт. У Леши Бабаева глаз – вообще теодолит, но и задница опытнейшая. Тут сплав, редкостный, пропорциональный, от Бога. И в награду – бабаевская посадка. Это вам не фраер. Как же я только стараюсь не ударить перед ним лицом в грязь. Тут уж – нюансы нюансов, это не для среднего пилота и уж заведомо не для проверяющего высо-окого ранга. Их удел – тройка, в нашем с Лешей зазнайском понимании. Пассажиру-то все равно. Он человек посторонний, перепуганный, он ждет поскорее тупого удара. Но Леша – профессионал высочайшего класса, он пассажира радует и удивляет. Тех, кому даны Богом вот такие тонкости, такое чутье, такие обнаженные рецепторы, среди нас немного. Я, например, не дотягиваю. Но мы с Бабаевым понимаем посадку как произведение летного искусства, как подтверждение достоинства истинного, утонченного мастера. И пока я буду летать, за спиной у меня всегда незримо будет присутствовать пенсионер-фарцовщик, Великий Мастер, Алексей Дмитриевич Бабаев. В Москве, на посадке пассажиров, я неторопливо, руки за спиной, прохаживался у трапа. Ну, разрешил пассажиру везти в вестибюле телевизор. Ну, двоих на приставные кресла. Дежурная говорит: вот билет вам, вот – мне, прилетите, сдадите в кассу,

получите деньги… а плюсовать этих двоих в ведомость не будем… Я спокойно отправил ее к проводницам: не хочу больше пачкаться. Я теперь себе на жизнь зарабатываю достаточно. Разбирайтесь сами. Может, впервые в жизни вглядывался в лица людей, которые доверили мне свою жизнь. Сто шестьдесят шесть душ. Вот семья летит на похороны. А вот еще живая душа – черненький котенок на руках. Вот явно фарцовщики: сумки неподъемные, образца «спекуль-92». Пожалуй, никто и не сомневается, что я их благополучно довезу; да об этом никто и не думает: давка на трапе, куда рассовать сумки и баулы; муж с женой на разных местах, а хотят рядом… Помог кому-то поставить ящик, сумку, тележки, еще по щелям рассовали кладь. Прошел в кабину, сел в командирское кресло. Оглянулся – в спину удивленные взгляды: вот это и есть капитан? Да, вот это он самый. Ямщик. И – воспарили. Ехал домой на машине, развез экипаж и коллег-зайцев; ночь, дождик, легкая усталость, удовлетворение и ощущение радости бытия. 4.08. Достоинство человека зиждется на незыблемом. А незыблемого у нас нынче ничего нет. У меня во всей жизни было и есть одно незыблемое: штурвал. Вот на него только и опирается достоинство пилота. Я нынче еду на своем клепаном рыдване по городу, и никто не догадывается, что тут какой-то штурвал где-то присутствует. А видят только, что нищий едет. Когда штурвал позволит мне не только иметь кучу денег, а и получать все блага жизни по звонку телефона, – вот это будет достоинство. А то ведь с деньгами своими еще настоишься в очереди с фарцой и цыганами, в очереди за всем: от хлеба до билета на свой же самолет. Ибо нет тех благ в изобилии. Нищая страна. Не надо переживать из-за этого. Надо умерить аппетиты, а упавшие случайно с неба блага так и воспринимать: как подарок судьбы. Это я к тому, что вот полетим в Крым (достав билеты по великому блату), там настоимся в очереди: на троллейбус, в столовку, за вьетнамками, за пивом… А ты хотел возлечь на пляже с телефоном в руках? Не мечтай. Этого у тебя не будет никогда. Все мое достоинство – перед самим собой, и сварилось оно в собственном соку. Летаю двадцать пять лет и всегда боюсь не своего непрофессионализма, а того, что спасую как личность перед стихией, перед отказом матчасти, пожаром, – короче, перед непреодолимым. Под Иркутском упал «Фантомас»: отказ всех четырех двигателей. Самолет разложили, но остались чудом живы. Но отказ-то по какой причине? Обход гроз; обходили столь «грамотно», что затрясся и отказал сначала один, потом и второй: влезли, значит. Ну а потом и остальные сдохли. Хотя был случай 13 лет назад: в Норильске случайно залили воду вместо керосина в такой же

Ан-12; под Енисейском двигатели захлебнулись водой… катастрофа. Но тут не вода. Тут не сумели предвидеть последствий и полезли в грозу. А дальше сложилось: стихия спровоцировала отказ. Я и сейчас переживаю: а вдруг, не дай бог, пожар, ночью, над горами… Как быть? Как действовать? Куда снижаться? Такие вопросы волнуют командира всегда. Я об этом переживал и десять лет назад. Уповаешь буквально на Бога. Вроде бы ни к чему такие мысли за три часа до вылета, но они не спрашивают, а лезут. И так всегда. Может, поэтому при первом знакомстве люди обычно спрашивают меня: а страшно летать? Страшно не летать, хотя и там бывает. Страшно вообще быть летчиком. Свои страхи мы переживаем и оставляем на земле. Может, в том и есть достоинство летчика, что он постоянно побеждает страхи. А в полете, даже глядя в глаза смерти, никто из нас не кричит «мама!» и не бросает штурвал. Смерть Шилака, смерть Фалькова, – достойная смерть. Я равнодушен к тому, как меня будут хоронить. Но как я приму свою смерть – к этому я неравнодушен. А ведь приму. Все примем. Но одно дело быть в жизни мастером – и тогда смерть мою в небе люди воспримут как рок, фатум, как неизбежное и предначертанное; другое дело – когда скажут: да он и в жизни был разгильдяй, и летал так, и вообще… неудивительно… следовало ожидать… Шилак был Мастер, и смерть победила его новым, неизвестным ранее, непредвидимым способом. Фальков тоже был прекрасный пилот; его смерть явилась следствием как недоработок и отказов матчасти, так и неразработанных еще, непредвидимых особенностей технологии работы экипажа в столь непредсказуемой экстремальной ситуации. И тот, и другой своей кровью вписали новые страницы в историю борьбы с неизвестностью. Это достойный вклад, ценой жизни; благодаря ему я постараюсь выжить, если такое случится со мной. Я низко склоняю голову перед их достойной памятью. Да, это был рок. А я стараюсь быть мастером. Достоинства сейчас люди не поймут. Поймут – что вор; поймут – что троечник, что – как все; поймут – что устал, что плюешь на все, что работаешь через пень-колоду. Поймут, пожалуй, и высокую зарплату: за риск, как же. А мое достоинство профессионала – это только перед самим собой и перед моими коллегами. В работе меня сейчас удовлетворяет все. И налет не особо большой, и не так уж много ночи, и земля вроде справляется, и матчасть не подводит, и оплата труда адекватна. Мешает лишь одно. Как назойливые мухи, вьются вокруг командира зайцы. И служебные, и посторонние. Слишком многим надо, прямо невтерпеж, срочно улететь. Я мечтаю о том времени, когда в самолете будут пустые кресла, хоть несколько. Когда меня

никто не будет умолять: возьми двух, трех, десятерых на приставное кресло. Когда летчики сами не будут рыскать зайцами по стране, выискивая эфемерные блага, которые должны быть на месте, дома, по звонку. Чтобы я к родителям мог улететь в любой момент, купив свободно билет в кассе. Чтоб эти клопы, кассиры, не наживались на дефиците. И чтоб мои братья-летчики не брали деньги с пассажиров и не унижали свое летное достоинство. 5.08. Ну все, летние полеты завершены, через четыре дня отпуск, но так обернулось, что длинную Москву заменили разворотной, ночной. Слетали в Москву хорошо. Как всегда, куча на приставные кресла; взял аж четверых, все свои, всем надо. Одного кавказского парня взял по просьбе нашего профсоюзного бога; ну, он тут мне кое-что растолковал насчет оплаты за путевку, а я взял его протеже, с билетом, но уж очень он просился хоть раз в кабине пролететь. Сидел тихо как мышь, а уходя, преподнес в знак благодарности бутылку превосходного импортного ликера. Ну, я выдал посадку – на пресловутую 317 левую, в 31 градус жары. Был небольшой сдвиг, со 150 до земли, тащило вбок, я прикрывался креном почти до касания, остро ощущая себя, свой крен, свое перемещение точно над осью, свою потерю скорости… Выждал те положенные, определенные интуицией секунды и потянул штурвал… а-а-а-ххх… Высшее наслаждение мягкого касания, реверс, опустить ногу… учитесь же, пока я еще жив! Ей-богу, это стоит бутылки хорошего ликера. Спасибо человеку. Если он, конечно, хоть что-то, хоть малую часть, хоть внешне, – понял. Ну а назад, как обычно, свои. Леша Бабаев вез очередную партию кофе – сбывать на нашем рынке. Три-четыре таких ходки в месяц – три-четыре пенсии. Правильно мужик делает. Лучше спекулировать кофеем, чем гнить на проходной. А я ему помогу. Такой Мастер не должен гнить, а должен жить по-человечески. А если система не может, мы поможем… за ее счет. Ну и свой летчик поставил литряк, это уж ребятам. Так что отпуск обмоем. Деньги – это взятка, а бутылка – подарок от коллеги. Какой разговор. Саше, как всегда, досталась посадка дома, по приводам. Вилял-вилял, вышел к торцу… и полез выше. Я абсолютно не мешал. И только когда он поставил на 10 м малый газ, видя, что перелетает же, да еще на скорости 260, я дал команду: добирай! Да добирай же! Посыпались, но Саша все же подхватил, и на последних углах атаки мы по-вороньи мягко упали на последние знаки, 1,25. Ну, орлята учатся летать. Это все потом, после отпуска. Слава богу, отлетали сезон без малейшего приключения, спокойно. В полете читали статью в «Гальюнер цайтунг»: разогнали отряд Ан-2 по нерентабельности; пилот, командир, остался не у дел, полтора года обивал пороги министерства, благо, от Москвы недалеко,

ничего не добился, плюнул, пошел на заработки, строил дачные домики по всему Союзу и т.п. Сейчас перебивается, спекулируя мылом… Ах, как его жалко. Ах, проклятый капитализм. Ах, социальная незащищенность. Сразу запахло черносотенной «Красноярской газетенкой». А что ж ты сразу не поехал в Магадан? В Певек? На Шмидта? Там нередко находят приют и летную работу многие списанные пьяницы, а не то что здоровый и перспективный командир Ан-2. Что ж ты не учился, не работал над собой, чтобы попытаться пробиться на тяжелую технику, что ж ты не рискнул семьей, жильем, перипетиями переездов? Как многие наши летчики. И неча на зеркало пенять. Крутись. Капитализм отсеивает слабых и закаляет сильных. Как в свое время Ту-154 отсеял неспособных, но мнивших о себе пилотов. И всё. Не тянешь, не можешь, боишься, бесталанен, троечник? Спекулируй мылом, строй дачные домики. А может, здесь и прорежется твоя золотая жила? У нас половина отряда живет за сотни километров от Красноярска. Мой второй пилот на каждый вылет прилетает из Кызыла зайцем. Штурман, аналогично, ездит на вылет из Ачинска на машине. И таких – пруд пруди. Ребята зубами держатся за работу. Какая, к черту, социальная защита. Слабых надо сокращать. А не хочешь сокращаться – думай и шевелись. Мне вовремя добрые люди подсказали: не засиживайся на легких самолетах. И я не засиделся. Легкий самолет и есть легкий, и работать на нем легко, и жить легко… до поры. А на тяжелом – тяжело. Кое-кто поспорит: да на ином легком тяжелее, чем на тяжелом! Ага. Мне бы списанный Ан-2 купить – летал бы на рыбалку, как на мотоциклете. 21.09. Вышел из отпуска. В штурманской висит бумага о катастрофе Ту-134 в Иваново. Ну что: заход в сложняке, с прямой, подвели высоко, экипаж торопился потерять высоту, РСБН заработал только с 4-го разворота. Старый, опытный командир, 53 года, волк… Штурман ему еще кричал, чтобы уходил на второй круг, ибо этот волк заходил, как бык пос…л, зигзагообразно. После ДПРМ, видя, что надо энергично доворачивать, попытался это сделать, как очень часто делается на «туполенке»… ногой: некоординированный доворот, скольжение с креном более 30 градусов, вертикальная 12 м/сек – и полон рот земли. Обычная, тривиальная катастрофа. Тот же пресловутый непрофессионализм. Что я заметил, часто грешат такой расхлябанной самоуверенностью старики. А у меня уже подходит такой возраст. И я о себе уж слишком понимаю. Может, и он тоже о себе мнил? Но уж если с прямой, да в условиях, близких к минимуму (100/1000), так – считай же! Без «Михаила» там просто нечего делать. Выходи тогда на привод и крути коробочку. Нет, ждали, что включат РСБН, вот-вот… Где

был штурман, да что там штурман – где был Командир? Правильно говорил мне как-то харьковский штурман Юра С. о своем старике-командире: «Мы пашем, крутимся, считаем, а он себе сидит – как у раю…» Видимо, и здесь сидел. Досиделся. Нет, роль командира в полете – не только организовать работу экипажа и руководить. Командир должен – в общем, в главном, в решающем, – мыслить быстрее экипажа, оставляя частное специалистам. Пусть штурман высчитывает удаление и соотносит его с высотой, выдавая рекомендуемую вертикальную, – командир должен сразу, одним взглядом, определить: высоко подошли, не успеваем, нечего и лезть. Или: нет РСБН – некого ловить. Не рисковать! Или уж: взялся пилотировать сам, а стрелки разбегаются, никак в кучу не собрать, ситуация опережает мышление, накладки всякие… Не думай! Не переживай, что не справляешься, не береги авторитет, а помни одно: ОПАСНОСТЬ! Опасность для всех! Memento mori! И – отрежь, уйди, потом разберешься. При заходе с прямой я всегда строго слежу за рубежами, и вслух постоянно контролирую, и настраиваю на это же экипаж. Удаление 100 – высота должна быть 6000. Удаление 60 – соответственно 3000. За 30 должно быть 1200 по давлению аэродрома и скорость 450, тогда все успеваешь: и скорость погасить, и шасси выпустить, и механизацию, и, глядишь, – вот отшкалилась глиссадная стрелка, а у тебя уже и скорость 290, и удаление по Михаилу соответствует точке входа в глиссаду; довыпускай закрылки, добавь режим до расчетного и снижайся по глиссаде. Не говорю уже о курсе. Если на глиссаде сучишь ногами и гоняешься за курсами – на лайнере! – то что же ты делал все 16000 часов своего налета? Легко говорить об этом за столом. Но если я за столом этого всего не продумаю заранее, то за штурвалом могу и не успеть подумать. Там прыгать надо. Простые, банальные истины. 24.09. Из ночного резерва утром отправили на Норильск. Ну, разговелся. Под впечатлением ивановской катастрофы (а мы все под впечатлением) решил показать экипажу образцовый заход с прямой. Ну, показал. Вчера поехали на занятия к ОЗП. Это два часа говорильни. Но разбирали подробнее ивановскую катастрофу. Оказывается, заход у них был не с прямой, а под 90, но что это меняет. Командир характеризуется как средний пилот. Все остальные – пацаны, с налетом на «туполенке» кто 20, кто 70, кто 200 часов, т.е. абсолютный нуль. Андрюши Гайера, к несчастью, среди них не было: этот – не дал бы убиться. Заход был по курсо-глиссадной системе, все работало, кроме РСБН, который заработал на 4-м развороте. Ну, чуть подрезали 3-й и вышли под 90 аккурат в точку входа в глиссаду… на высоте 1020 м вместо 400. Штурман

предложил сделать вираж и потерять высоту к 4-му. Командир спокойно заверил, что успеет. Он, действительно, успел: провернувшись 1900 м, взял курс на дальний с углом выхода около 30 градусов и вертикальной 12 м/сек; и он таки вышел на ДПРМ на высоте 190 м. Но. На «туполенке» нет интерцепторов, используемых в полете, и эта вертикальная скорость была достигнута за счет разгона поступательной. Хотя шасси и были выпущены, но закрылки выпустить не успели: скорость была 360 над дальним. Естественно, штурманенок закричал, что надо уходить на второй круг. Нет, сядем… и матюки. Нижний край давали 110 м, но, видимо, в просветах показалась земля и на ней знакомые ориентиры… Командир, проскочив линию курса над ДПРМ, резко заложил правый крен до 37 градусов; самолет, продолжая увеличивать крен, пересек линию курса уже слева направо, опустил нос, еще увеличил вертикальную скорость и, зацепившись крылом за деревья, перевернулся на спину. Всё. У меня закрадывается мысль, что командир умер над приводом. Конечно, угол выхода большой. Можно было перед дальним приводом начать доворачивать в район ближнего, а потом вцепиться в директорные стрелки, и главное, уменьшить вертикальную до 5 м/сек. Если не отвлекаться на землю, можно было бы успеть погасить скорость и выпустить закрылки над ближним приводом. Но это все техника. А психология? Возможно, пролетав 30 лет, из них 10 командиром Ту-134, средний пилот так и не отучился от вредной привычки искать землю под облаками. И так уж он ее искал, что аж крен завалил под 40. Но где был второй пилот? Сидел как у раю? Второй пилот, который был обязан держать по приборам? Значит, тоже искал землю. Видимо, недавно пришел с Ан-2, а те ребята иначе и не летают. Да еще, может, с химии, где нередко закладывают виражи и похлеще. Он думал, что дед делает как и надо. Я тоже люблю подходить на 1000 м без газа к третьему и при этом знаю, что вполне успею выпустить шасси и закрылки, выполнить третий, либо сначала третий, потом шасси и закрылки, – это уже тонкости опыта. И потихоньку потеряю и высоту, и лишнюю скорость, сохранив ее запас таким, чтобы перед входом в глиссаду установить нужный режим и довыпустить закрылки. Но, не имея возможности притормозить в воздухе интерцепторами, выходить в ТВГ, под 90, на скорости круга, на 600 м выше… это безрассудство. Нет, мне все-таки кажется, что старика над приводом от перенапряжения хватил удар. Это разумное объяснение. А определить это невозможно, ибо… что от них осталось. 25.09. Вчера приехал на вылет: туман, задержка, пошел в контору. В эскадрилье народ обсуждал подробности

катастрофы: уж очень она всех задела. Спорили два старых капитана: С. и Д. С. накануне делал на занятиях как раз доклад о катастрофе, и, по его мнению, командир был пилот классный, раз взялся за такое, раз сумел выполнить такой маневр. Весь-то спор был о том, классный ли он пилот или дурак и убийца. Д. сказал, что по расшифровке переговоров экипажа командир матерился до самой встречи с землей. Ну, тогда ясно. Тогда, и правда, убийца. Ну, а С. его защищает. Ибо сам когда-то, уходя на второй круг, коснулся крылом бетона, то есть, считает, что мастерство командира именно в этом, в пилотаже. Коснулся – но ушел же… Ну, а мы все считаем, что мастерство командира в том, чтобы в такие ситуации вообще не попадать, а уж если попал, вовремя опомниться и уйти. И мастерство С. мы знаем. В Благовещенск летели с молодым, только что из училища, штурманом, выполняющим свой третий или пятый самостоятельный полет. Мне Савинов хотел его предложить в экипаж на месяц, чтобы в порядочном экипаже обтерся, освоился и спокойно набивал руку, а то свободное место было только у Т., где, по словам комэски, от мальчика не осталось бы ни человека, ни штурмана. Я вроде бы и согласился сначала… но уж очень соскучился по своему Филаретычу, да и они с Чекиным уже намолотили 200 часов, Витя рвется назад ко мне. Ну, нашли парнишке место в экипаже К., слава богу, а Филаретыч вернется к нам в октябре. Ну что. Парню 21 год, а уже целый самостоятельный штурман на Ту-154, зарабатывает по 50 тысяч, это тебе не фарца. Старается. Я не мешал, но, конечно, поглядывал. Ну, беседовали. Он, естественно, счастлив полетами. Да мне бы 25 лет назад, да попасть на большой самолет… Но я и на Ан-2 был так же счастлив. Жизнь движется быстро, и нынче мальчишки управляются с огромными машинами. Кто хочет, конечно. Кто очень хочет. Ну и у кого еще, при прочих равных условиях, дядя – Заслуженный штурман… А по мне – и пусть. Есть пример, есть возможность, есть протекция, – только расти. Ведь и Тарас Шевченко стал признанным поэтом не без помощи высоких покровителей. Так почему не использовать протекцию штурману Тарасу Б. Добрый путь. В Благовещенске заканчивается ремонт многострадальной полосы, и я с удовольствием притер машину к непривычно ровному асфальту. Красиво. Вышел в салон, переполненный лицами кавказской национальности, каковой, по словам некоторых их политиканов, – нэт. Есть, есть она. Ее сразу видно. Так вот, передо мной шустро убирались из прохода ноги и углы объемистых сумок, и краем ревнивого уха я услышал из кавказских уст тихо произнесенное за спиной: «маладэц». Ну что ж, из меня прет. Люблю, когда меня хвалят за работу. Я тщеславен и самолюбив.

Но дело-то я сделал отлично. Ну, и Тарасу приятно, что я первое впечатление оправдал: Савинов, видимо, ему меня хвалил. Дома заходил Саша, визуально, и мы все дружно наделали кучу ошибок. Я своими советами подвел Сашу к 3-му на 800 м; это бы ладно, да Тарас немного подрезал и вывел нас прямо к 4-му, близко к ТВГ. Саша хоть и успел снизиться до 500 и выпустить шасси, но добавил слишком большой режим, и машина стала разгоняться. Я скомандовал Алексеичу установить малый газ и, следя за скоростью, вел связь и выпускал фары, заодно помог Саше довернуться на полосу, ибо проскакивали четвертый разворот. Подошла глиссада, Саша дернулся с режимом, а я молча довыпустил закрылки до 45. Тарас шустро читал карту, мы снижались. И тут я увидел и почуял, что нас затягивает под глиссаду, заодно и скорость падает из-за малого режима, а штурвал ползет до пупа. Мгновенный взгляд на положение руля высоты: 25 градусов – ясно, забыл переложить стабилизатор, машина-то без задатчика. Одной рукой быстро переложил, тут же сунул газы; Саша и понять не успел: он все пытался и никак не мог стриммировать кривоватую и верткую машину. К дальнему приводу успели загнать руль в зеленый сектор, все уравновесить и запросили посадку. Но были суета и спешка, спешка… Некрасиво. А ветерок на глиссаде оказался попутный. Установленный мною расчетный режим был великоват, машину тащило выше глиссады; пока мы подбирали режим, уже ВПР; я тыкал штурвал, норовя под торец, Саша, как всегда, шел на знаки, с попутничком и вертикальной 5. Ну, сел мягко, с перелетиком. Фары чуть не забыли включить. Суета, суета… Пока нас заталкивали на стоянку, разобрались. Моя ошибка: пытался с еще неопытным вторым пилотом решить задачу экономного захода, что доступно не сразу и не всем. Штурман подвел слишком близко к 4-му и не смог предвидеть, по неопытности, попутного ветра и трудностей, связанных с ним. Я не проследил за стабилизатором. Алексеич самокритично заметил, что и он не видел сзади: мы затеняем прибор. Ну и Саша запутался в пилотировании, особенно с подбором режимов двигателей на заходе. Да это не сразу и удается. Ну и чем лучше этот заход того, что закончился катастрофой в Иваново? Засранец я, а не мастер. Только болтать, да чтоб меня хвалили, как же. Надо работать с людьми поэтапно, а не комплексно. Еще сырой второй пилот. Ну, штурман молодой, это случайность. А у покойного Груздева в Иваново экипаж был собран в резерв из случайных, первых под руку попавшихся специалистов, пацанов; 20 часов на ногах, рейс с шестью посадками; целая куча случайностей… Я инструктор или где. Должен справляться, должен предвидеть, предвидеть и

контролировать незаметно всех. Сегодня в ночь Комсомольск, но только до Хабаровска. В Хурбе размыло полосу, и мы будем ждать, пока наших пассажиров довезут на легких самолетах, а попутно надеемся раздобыть дешевой брусники. 30.09. Только стали снижаться в Хабаровске, как нам предложили садиться в Комсомольске: он только что дал годность. Но нет, так не делается. У меня задание на полет до Хабаровска, готовился я на Хабаровск, запасным был Завитинск, а не Комсомольск; еще неизвестно, какая информация поступила из того Комсомольска… Короче, я битый командир и рисковать не стал. Сел в Хабаровске, потребовал запросить Красноярск, чтобы мне продлили задание до Комсомольска, да чтоб пришла на этот счет РД – документ, обтекатель на мой зад. Никто ничего о Комсомольске не знал, технического рейса туда не было, и я вот, по идее, и должен был его выполнить… ага, с пассажирами на борту. Ясное дело, в Комсомольске тоже не дураки, даром годность давать не будут. Пришла РД, и мы стали готовиться. А летели же мы в Хабаровск-то за брусникой. Ну, я девственниц отпустил на час, и они помчались на такси на рынок, а мы с экипажем стали готовиться к полету. Поворчали, да делать нечего. Едва заправились, как объявили посадку; девчата примчались на самолет за две минуты перед пассажирами; брусника жалкая, измочаленная, привезенная поездом из Чегдомына, пару раз перепроданная, текла… Но по 700 рублей ведро, считай, даром. Мы с ребятами поглядели… даром не надо. И вообще: «…зелен, ягодки нет зрелой, тотчас оскомину набьешь…» В Комсомольске после циклона месяц стояла вода на полосе. Ну, вода ушла, выждали, полоса не просела… дали годность. Мы сели – все как всегда. Пошли в военторг, накупили барахла и улетели домой, записав в задание максимальное рабочее время и переработку. Вчера вернулись из Владивостока. Стиснув зубы, сумели там не уснуть днем, зато перед вылетом поспали, часа четыре. И по прилету я смог не спать, а собрался в баню. В бане, слегка перегретой, народу было немного. Худощавый человек моего возраста натирал тело свежей крапивой, прямо охапкой, в рукавицах, брал и растирался весь. Бр-р-р. А потом – в парную… Ну, зацепились языками. На шее у него крест, и как-то потихоньку, в нюансах разговора, почувствовалось, что это – ловец человеческих душ. Три часа он беседовал среди меня; мы вели спокойный диалог, плавно переходящий в его монолог. Специалист. Ну, описывать трудно, а результат разговора существен: во мне снова подстегнулась и идет сложная духовная работа. Если она что-то родит, тогда сформирую и сформулирую. Все религиозные деятели упорно

внедряют в наше сознание мысль, что смысл жизни человека один: служение Богу. Да не хочу я ему служить. Тут только спину начал разгибать, только запахло свободой – и снова служи. Не хочу. Тут проходит граница, край моего понимания. Зачем Ему – наша, моя служба. Служение. Услужение. Тот же большевик. Гонит к вечному, райскому, коммунистическому блаженству. Я хочу жить сам по себе, служить только своим желаниям, отдавать отчет и исповедоваться только себе, перед собой. Ну, иногда хочется поплакаться кому-то в жилетку, иногда – помочь человеку, но – только не обязаловка. Я так понимаю свободу. А служу я Авиации. С другой стороны: кто все время заставляет меня судить свои поступки и работать над собой? Я, в меру своего понимания, отвечу: только мое достоинство личности. Только моя гордость личности. Я – не нищий духом, которые, по Евангелию, блаженны. Если бы я был нищ духом, то не был бы командиром корабля. А так как это и только это составляет стержень моей личности, то я это и формирую в себе сам. Зачем мне нищее блаженство. Ну и как же – без Бога формируешь? А не знаю. Без него пока. Эгоист проклятый. Гордыня. В лапах дьявола. Ага. В лапах. Миллион человек перевез – и в лапах… Пока этот спор бесконечен, а я, как сам себе установил нормы, так их и придерживаюсь. По воле Бога? Кто меня там, в небе, хранит? Может, молитвы моих близких? Хранит ведь. У Нади в бухгалтерии где-то что-то пересчитали и отвалили заначку, 29 тысяч. Зачем и летать. Через недельку еще что-то нарыли: 19 тысяч. Женщина. Вкалывает. Честно. Квалифицированно. Берет на себя. Принимает решения. Делает Дело. И зарабатывает большие деньги. Горбом. И пошли они все, козлы. Поучитесь у нас, как надо работать. Горды-ыня… Кругом все рушится, на границах пожары, всеобщий развал, тащат куски, ловят рыбу в мутной воде, хапают и хапают, обманывают, попирают человеческое, организуют мафию, закручивается водоворот первозданной человеческой плазмы, из которой потом, по прошествии поколений, должно в муках родиться новое общество. А мы, семья Ершовых, живем, трудимся и ведем себя среди людей – достойно. Как и жили всегда. Не знаю, Бог ли руководит. Если да, то слава ему. Ну а если мы и сами такие… Чего стесняться. Нашу семью все знают как нечто цельное, добротное и надежное. Во Владике случайно разговорились с коллегой. Командир Ан-12 из Якутии, работает по аренде на каких-то золотодобытчиков. Эксплуатируют его как хотят, но… платят 700 000 в месяц. Семьсот тысяч в месяц. Может, загнул. Может, один раз только так и заплатили. Но это – моя годовая зарплата – и то, только ожидается, только в следующем году. Если доживу. Вот так, я

понимаю, и должен зарабатывать пилот тяжелого самолета. 5.10. В субботу с утра поехали на дачу доделывать дела и закрывать сезон. Что-то копали, садили, корчевали, чистили теплицы… Ну, думал же, что хорошо разогрелся, рванул хороший навильник ботвы, и тут же щелкнула поясница. Все, работник кончился. Кое-как доехали домой, поставил машину, дополз и лег. А через два часа в ночной резерв. Немного отлежался, острая боль растеклась по всей пояснице, притупилась, но ходил с откляченным задом. Нажрался таблеток, доехал на работу, набрав в портфель кучу теплой одежды, чтоб спать в ледяном профилактории. А как раз же собрался старый экипаж. Ну, рады. И тут же еще радость: не ложитесь, сейчас погоните 44-й рейс на Москву, скорее всего, с разворотом. Ага, отлежался. Судьба. Ну, потолкались в АДП, утрясли все, я взгромоздился на свое левое кресло, да так и не слезал с него часов 14. Бессовестно спал от Хант до Кирова, зная, что Витя довезет. Да он говорил, что мы все спали; сам-то в один момент тоже было провалился, но тут подошла Московская зона, все проснулись… Погода звенела. Я, на радостях, что старый, родной экипаж, блеснул исключительной, бабаевской посадкой, лихо зарулил на стоянку, даже отвыкший от такой прыти Филаретыч заметил, что не слишком ли резво… Нет, не слишком, привыкай снова, рулю как всегда. На обратном пути всю дорогу читал «Аэропорт» Хейли. Наушники снял, выключил динамики и молча ушел в мир той, достойной авиации. Саша дома сел отлично. Был день, светило солнце, Витя довез нас до города на своем рыдване, достойном встать в одной паре с моим. На ходу что-то загорелось под капотом, дым в кабине… короче, там масло подкапывает на выхлопную трубу… ну, советский штурман, из самолета не вылазит, каждый месяц продленная саннорма, с язвой… а ездит на раздолбанной «Ниве». Как многие. Запоздалое тепло октябрьского бабьего лета застало меня врасплох: одетый в теплое, дохромал я до троллейбуса и успел сесть к окну, но через остановку ко мне подсела и придавила к окну грузная дама, на которой лежало полтроллейбуса народу. Ни повернуться, ни расстегнуться. Солнечная сторона… я прел, и стало серьезно подташнивать. Как пассажиром в Ан-2. Еле дотерпел до дома, вышел, весь в мыле, и прямо из лифта прыгнул в душ, а из душа – в постель. В шесть вечера меня растолкала Надя, я промыкался до девяти, снова лег и проспал до шести утра. Размял хвост, побаливает, но надо идти в гараж и что-то делать. За 10 дней налетал 40 часов, это своя игра. На месяц запланировано 60 часов, да эта вот свалившаяся с неба Москва, – снова саннорма. Читаешь Хейли… У них пилот В-707 в 68-м году получал 30 тысяч в год – и имел все. Жена не работала. И он уверенно шагал по

земле и всех откровенно презирал. Презирал как Мастер, который не среди вас, а где-то там, в высях, делает дело, позволяющее ему жить достойно. Он понимал, что он – величина. Капитан. Ну, и так далее. А у меня жена полдня собирала по ягодке облепиху, на ветру, пока я не озверел, схватил секатор и за 10 минут обкарнал верхушки веток с ягодой, а потом уж, в тепле, мы их стали доводить до ума. И хрен с ними, с деревьями, этот сорняк нарастет за год. Когда можно же отдать три тысячи – тридцатку – за ведро на рынке. Надя говорит, что из меня прет. Прет ЭТО. А из Димиреста не прет? Да он этим аж светится. Он – Капитан! Он в обществе свободных и достойных людей – личность выдающаяся, и он об себе так уж понимает; он в открытую говорит о людях все, что о них думает, терзает даже экипаж (сволочь, в общем-то), но знает: он как Мастер непогрешим. Возьми-ка завтра и проверь его ты, которого он сейчас порет с презрением, – и не подкопаешься! А из меня прет среди совков. Ну кто среди вас всех, вот сейчас, сможет так сказать: на, проверь-ка меня, да и сам покажи, как надо. Да считанные единицы. А масса, каждый себе, подумает: а черт его знает, все не без греха, чем я-то лучше, вот возьмет и найдет, и ткнет мордой в г...но. Вот то-то. А ко мне садись и проверяй, хоть Господь Бог. И я покажу. И Леша Бабаев покажет. И экипаж мой, Витя Гришанин и Валера Копылов, – покажут, как надо работать. Научат. И сами ткнут мордой. И таких экипажей у нас предостаточно. Большинство. Прет из нас. Ага. Дошло до нас, что мы – тоже люди, а не собаки. Почему-то наши, совковые летчики на Западе в цене. Когда нам семьдесят лет вдалбливали, что так называемая свобода на Западе есть обман, а мы – в едином строю… – то старались убить главное: достоинство Личности. И убили. Хейли пишет о пилоте-ветеране, пролетавшем 23 года, с седыми бровями, к которому все обращаются «сэр». А к нам – «товарищ». Дружок. Ага: Шарик. Бобик… Видимо, у них там не принято долго летать, что ли. И еще. Весь восьмичасовой полет над океаном капитан, инструктор, не собирается расслабляться: опыт говорит, что только так можно пролетать долго. Ну, в книге оно легко – не расслабляться. Это – для читателей. А я по опыту двадцати пяти лет изнуряющих полетов знаю: после сорока пяти лет любой человек ночью не высидит несколько часов перед приборами, особенно если у него не было полноценного предполетного отдыха. Особенно, если он вынужден не спать вторую, а то и третью, а бывало – и четвертую ночь подряд. Это я утверждаю как испытавший на своей шкуре, неоднократно. И мы все спим в полете, по очереди. И так будет до тех пор, пока летчик будет летать продленные саннормы и план ему при этом будут тасовать каждые два дня. Продленная

саннорма – такой же абсурд, как легкая беременность. Это не норма, а эксплуатация человека социалистическими условиями. Когда у нас каждый второй рейс по полусуток задерживается, а в так называемом профилактории вечный холод, – о каком ночном бдении в полете может быть разговор. Выживаем, как можем. Тут все искусство экипажа в том, чтобы суметь сохранить силы до посадки, потом до второй посадки, до третьей за ночь, а то и до четвертой, утренней, самой сложной. Эта санитарная норма, легкая беременность, пустячок, – для большинства экипажей Ан-24, Як-40 и Ту-134 вечный крест, да не редкость и у нас, на Ту-154. А мы удивляемся катастрофам. А ты хотел 50 часов в месяц? 5 рейсов? По одной посадке? Днем? Планировать за месяц вперед и незыблемо? И еще за это получать деньги? И немалые? Так это там, у них, так. У нас так не можно. Фарца рвется в Благовещенск и Владивосток за товаром, а пролетарий – в Москву за колбасой. Я бы поднял тарифы в сто раз. На одних этих рейсах все окупится. Итак, осталось только насолить капусты. Я люблю этот вечер, когда Надя, чистая, румяная, в белой косынке, с обнаженными красивыми руками, в теплой, чистой кухне, на широкой доске тоненько шинькает капусту, обильно смешивает ее с морковкой, солит, добавляет пряности, мнет в тазу и набивает бачок. А я рядом чищу и тру на терке морковку. А Мишка лежит на подоконнике и водит глазами туда-сюда. Этот вечер – символ плодородной осени, конец сезона заготовок и всех трудов, вздох облегчения и удовлетворения перед долгой зимой: мы к ней готовы. Спина побаливает, но я все-таки поехал в гараж, насеял полмешка песку, заложил в ямку морковку и свеклу и засыпал. Потом брусника. Потом магазин. Хотел купить пива, но в советском союзе по понедельникам его не бывает. Спина все болит. Плюнул и лег дочитывать «Аэропорт». Одно дело – читать непосвященному, другое – профессиональному пилоту. Надо отдать должное писателю: он – сумел… Читал я, второй уже раз перечитывал, – и жил там. И – мокрый. Всё – правда. Жаль только, что на «Боингах» пилоты ели омары и еще что-то, чего я и в глаза не видел, – кушали это еще три десятка лет назад; и кислородные маски перед лицом пассажиров; и специальная связь с любой точкой… А у нас в с…ном союзе и сейчас связи нет, и долго еще будет бардак и не будет омаров. И максимальное количество полос в аэропортах – одна, и то годами без боковых полос безопасности. А где их уже аж две (по пальцам пересчитать), то все равно работает всегда одна. Жаль. Завтра лечу в Сочи. 12.10. В Сочи пассажиром летел с нами старик Фридманович. Он переучивал меня с Ил-14 на Ил-18, дал один полет и сказал: можно выпускать самостоятельно. Я это запомнил

и постарался теперь не ударить лицом в грязь. Мне важен профессионализм. Старый еврей, со своими прекрасными еврейскими глазами, пыхтя, сидел за моей спиной и рассказывал байки из своей 39-летней летной жизни. А я его довез. И показал. Ну какая тебе разница. Ну почему обязательно надо кому-то показывать. Что за натура такая хвастливая. А то. Это экзамен. Сам себе. Мою работу должен видеть и прочувствовать специалист и мастер этого дела. Это не значит, что я люблю летать с проверяющими. Но обо мне, об Ершове, должны правильно знать братья по профессии. Я этим питаюсь. Прет из меня. Эх, если б из каждого так перло. 14.10. Летели из Сочи, в наборе высоты вошли в Краснодарскую зону, машина шла хорошо, по 10-12 м/сек; а в районе Краснодара стоял фронт, строго поперек и шириной километров 100-120. Визуально я прикинул, что наберем свои 9600 до фронта, он вроде бы ниже обычных летних, уже ведь осень на дворе. А она тысяч с восьми – и не полезла. Внезапное тепло на высоте. Повисли… По локатору – сплошная засветка, стена. Визуально: сверкает. И где-то верхняя кромка ее – на нашей высоте. Мы сходились. Конечно, еще можно было принять решение и обойти; крюк в 200 верст. Где ты раньше был, командир? Ну ладно. Саша пилотировал и норовил задрать ее; я не давал драть, чтобы сохранить на всякий случай кинетическую энергию, если понадобится перепрыгнуть метров 500. Обычно со скорости 550 энергии хватает, чтобы, плавно и соразмерно теряя скорость до 500 км/час, набрать в динамике 1000 метров; но стояла жара. Полез в локатор и стал щупать верхнюю кромку. Еще не поздно развернуться, если что. Но так не бывает, чтобы не было в стене ямки, да еще на осеннем фронте. И точно, нашел две дырочки: общая высота кромки была где-то чуть выше 10 тысяч, а дырочки ощутимо ниже; по крайней мере, запросим 10600 и потихоньку выползем на эшелон. Протиснемся между очагами; ну, потрясет. Дал команду пристегнуться потуже; у пассажиров табло и так включено. Забегали чертики по стеклам, взмокла спина. Так не бывает, чтобы у летчика вблизи грозы спина была сухая. Все были при деле, один Алексеич молча переживал сзади. Я, скорее для него, бодро приговаривал, что еще 10 километров, 5, вот, под нами уже… Спасибо, что не было встречных и Краснодар дал нам 10600. Трясло, чертики устойчиво плясали на дворниках; я разрешил Саше плавно уменьшить скорость до 500, и к моменту, когда мы влезли в слоистую облачность, высота была уже выше 10100. Ну, пролезли. В разрывах видны были две шапки, слева и справа, выше нас, мы продрались, казалось, цепляясь за них крыльями, хотя до каждой было достаточное расстояние, – и вырвались в синее вечернее

небо. Могло и трахнуть, вполне. Моя ошибка была в том, что понадеялся на мощь аэроплана, малый полетный вес и большое удаление до грозы. А оно – еле-еле. Мало летаем в грозах, отвыкли; все рейсы на восток, а там оно как-то легче, да и год такой, гроз почти нет. Теряем навык опаски и предварительного, дальнего расчета. Урок на будущее. Гроз надо бояться всегда и пристреливаться к ним далеко-далеко заранее, учитывая все возможные отклонения от стандарта. Саше достались две ночные посадки в отвратительную болтанку; ну, пришлось помогать, особенно держать ось при сносе более 10 градусов: и у нас, и в Самаре боковые ветерки на кругу были до 20 м/сек. Вообще, для «элочника» снос на посадке, да еще в болтанку, да ночью, – преодолевается тяжело. Нужна тренировка и тренировка. Саша пожаловался, что спина мокрая. Мы дружно заржали. 16.10. Сегодня летим во Владивосток. Но Саша не летит. На днях мы из резерва поехали домой, а он остался «на нарах» до утра, чтоб первым рейсом улететь в Кызыл, домой. Вечером возле гостиницы его избили и ограбили, забрали зарплату: 55 тысяч. Ну, живой, на ногах, утром видели его с синяками; втихаря улетел домой и отсиживается. Шум не поднимают: с каждым может нынче такое случиться; за нами охотятся, особенно после получки. Савинов в курсе, дал нам другого второго пилота. Медицина знать не должна: травма черепа, в любой форме, может поставить крест на летной работе. 19.10. Две хорошие посадки: моя в Чите и Володина дома. Молодец, старается. Ну а во Владике ночью он подкрадывался к бетону слишком осторожно и высоковато, сел по-вороньи. Но так лучше, чем, выхватывая единым махом, когда-нибудь впилиться в мокрый асфальт и откозлить на скорости. Вчера во Владике подписал человеку билет на приставное кресло. Мест оказалось достаточно, а человек оказался корреспондентом, фотографом, и предложил сфотографировать нас на рабочем месте. Я разрешил. Мы работали, а он незаметно щелкал камерой, ловя удачные, на его взгляд, кадры. Взял телефон, обещал прислать фото. Мне-то фото без особой нужды, я не любитель. А вот полет и посадку в прекрасных условиях сделали – экскурсия! Пусть человек посмотрит, как красиво работает экипаж. Как спокойно, несуетно, слаженно все делается, и венец всему – прекрасная посадка. Чего ж нам стесняться. Смотрите: хоть здесь вы увидите настоящее мастерство, настоящую, красивую, достойную работу, – в этом мире спекуляции, рвачества и обмана. 21.10. Вчера был рейс отдыха в Волгоград. Пока Саша выздоравливает, с нами слетал Леша О., седой, старый волк, горький пьяница, кстати. Он по этому делу не раз горел, но все как-то выкручивался. Летает же он прекрасно, работает очень

четко. В этот раз с ним случилось несчастье: в автобусе дверью ему так придавило бок, что он подозревает перелом ребра. Ну, кое-как, согнувшись, слетал, не прикасаясь к штурвалу. Делов-то: со сломанным ребром… Ну а я сотворил две посадки. Из-за малой загрузки центровка была задняя, и машина вела себя как надутый пузырь. В Волгограде был встречный ветер, я прижимался под глиссаду, под торец, дождался, когда знаки подошли уже под нос, плавно поставил малый газ, ожидая, что тут же подхвачу и нас присадит, но вес малый, машина летучая, пришлось несколько долгих секунд миллиметровыми движениями поддерживать ее в метре над полосой. Только собрался хорошо добрать, ожидая последней, сантиметровой просадки и удивляясь, почему это Витя методически ровно докладывает «четыре метра, четыре метра, четыре…» – не столь важно мне, сколько метров, как постоянство отсчитываемой высоты, то, что я называю «замерла», – хотя высоковато вроде бы… ну, добрал чуть – и зацепились. Козел? Козлик..? Потянул-то я хорошо, зная, что скорости уже нет, если упадем, так хоть на углах атаки, мягко… Нет – катимся! На цыпочках, дыша как воздушный пузырь, с высоко задранным носом, катимся. Не козел это был, а касание носочками, без скорости. Долго, очень долго опускал переднюю ногу и все не чувствовал ее касания; потом уже Леша одной рукой дожал штурвал от себя – оказывается, нога давно опустилась и обжалась, а я и не почувствовал. Черт знает что. Садишь машину и не чувствуешь касания, опускания ноги, как по телевизору. И вся дышит. Дома садился ночью. Старался не ударить лицом в грязь. Опять замерла, добирал, добирал, ну, притер, как Бабаев. Доволен. Интересно вот что. Когда я решаю дома бытовые задачи. Надя удивляется, как я внешне выгляжу беспомощным, как сто раз переспрашиваю и уясняю очевидное, то, что реализуется в рабочем порядке, на лету. А я говорю: это – печать профессии. Я перед полетом должен все себе сто раз уяснить, чтобы там не думать и не решать, чтобы только действовать, ибо времени на раздумья лишнего не будет. И переношу все это на земные заботы, автоматически. Таков я теперь, по прошествии четверти века полетов. Зануда и буквоед, отвратительно, до тонкости пережевывающий в безвкусную кашицу самые пряные, самые лакомые куски жизни, те, которые надо хватать на лету, пока горячий жир течет. И наслажда-а-аться… Однако горячим куском в болтанку можно и подавиться. Хотите спокойно летать в самолете – дайте возможность пилоту пережевать в скучную, безвкусную, отвратительную массу все возможные и невозможные обстоятельства и неожиданности будущего полета. И долетите благополучно. Я же наслажусь

утонченным оргазмом в соприкосновении с землей, чего вам, любящим горячие куски, не дано понять никогда. 23.10. После ночной Москвы. Полдороги противно болтало: струя, тропопауза, верхняя кромка, – короче, терпели. Потом все же у бортов расспросили, говорят, ниже – спокойнее. Только пересекли 10300, как утихло. А везли пассажирами экипаж Ил-86 с проводниками, всего 17 человек, ну, ребята заходили к нам перекурить. Штурманы нашли общий язык, и я с интересом прислушивался к профессиональной беседе и тонкостям их искусства. Вторым пилотом с нами был Саша Тихонов, он допущен к полетам без штурмана, он и работал. А я полистывал газетки и материл свои глаза: ну ничего уже не видно; спасибо, штурман с Ил-86 дал свои очки, единичку, – ой, какая же благодать! Ну, раз коллеги за спиной, надо же показать товар лицом. Как раз было в воздухе тесно, и мы едва успевали с прямой; ну, взял в свои руки и выжал из машины все, на что она способна, – а она способна на многое, и мы вписались. Заход в автомате; погода была серая: 170/1300, дождь со снегом, сдвиг ветра, сцепление 0,5, но ветерок дул по полосе. Блистать особо было нечем; с ВПР отключил автопилот и четко, мелко работая рулями, убрал режим над знаками, помня, что ветер же встречный; только замерла, хотел подхватить, как уже мягко шлепнулись, и тут же опустилась передняя нога; ну, в пределах 1,2, строго по оси. Надо было над торцом не прибирать 2 процента, тогда сел бы с выдерживанием, но, возможно, чуть помягче. А так воткнулся строго по Руководству, без того наслаждения, которое пилот испытывает на выдерживании. Но вполне сносно. Ну, полупьяные пассажиры обблевали весь салон, а один бедняга не донес до туалета и выдал харч прямо на дверь… Все же болтанка их доконала. Попей-ка ее, родимую. Рейс отдыха. Девочки отлично накормили, с бульончиком, с жареной на заказ курицей, белое мясо… Все же меня, мой экипаж, уважают. В домодедовском вокзале фарца: поляки, предлагают товар; ну, купил Наде кофточку. На обратном пути работал Саша, а я подремывал, просыпаясь от холода; Витя прел в жаркой кабине, а я мерз от окна; уже и отъехал, сколько возможно, назад, укрыл плечо чехлом от сиденья… Филаретыч только успокаивал: спи, спи. Ну, экипаж… Как-то перемогся до Колпашева, читал книгу. Дома по прогнозу обещали туман временами, а тут еще вылет из Москвы задержали на час. Но тумана не было, а был, наоборот, непредвиденный боковой ветер до 12 м/сек, как раз Саше тренировка. Ну, он волк старый, после полетов со мной заметно прибавил в мастерстве; я не мешал, но заход был все же для него сложноват. Кое-где чуть придерживал его, не давал уйти

выше глиссады, хотя нас и норовило вышибить вверх; не дал и высоко выровнять при боковом ветре. Но все же нас поддуло и понесло над осью. Раз добрал, замер… нет, не зацепились… еще добрал… зацепились; ногу – хорошо по сносу… опустил нос, реверс… Да, тренировка хорошая. Развез всех по домам, поставил машину под окном, упал и вырубился, мертво. Рейс отдыха… 28.10. Москва. День. Сумрачно. Дымка, снег, дают 0,34 на полосе. Заход в автомате с прямой. От Нижнего старался отстать от влезшего откуда-то однотипного – 10 км впереди и ниже нас. Отстали. Но на кругу, на прямой, он снова как-то оказался впереди нас, 12 км. Вошли в глиссаду, снег, нижний край давали 200 м; показались огни подхода, а борт все не освобождал полосу. Значит, катится до конца, может не успеть срулить. Спокойно напомнил экипажу порядок ухода на второй круг: закрылки 28, шасси, фары… Метров со ста угнали. Наверно первый раз в жизни так спокойно ушел, все сделал, все успел, установил режим полета по кругу… и вылетел на 600 м – отвык от низких, 400-метровых кругов, их уже почти нигде нет. Ну, снова заход в автомате, ВПР, отключил автопилот… зебра, ось, знаки… и стал добирать. Замерла, еще добрал, знаки уехали под меня, еще, еще… так долго не парят… – Да мы катимся! – сам себе вслух удивился. Опустил ногу, попробовал тормоза – гололед. Ну, Москва есть Москва. Худо-бедно катились, строго по оси. Понял, что по косой, скоростной РД не успею срулить, не стал рисковать на скорости, поехал до конца. И впереди еще верста гололедной, нерасчищенной полосы, а сзади на глиссаде висит коллега, а скорость руления почти нулевая… Ну, доползли до торца, гольный лед, накат. Коллега нервно запросил подтвердить посадку. Диспетчер буркнул: «Дополнительно». Я тут же перевел машину в плавный разворот на рулежку и крикнул: «Освободил!» Ну, борт успел сесть. Как ни странно, спина сухая. Кое-как доползли до перрона. По закону подлости, всем на стоянку своим ходом, а нам – под буксир. А что такое тягач на льду? Правильно: корова. Полчаса нас судорожно, фрикциями, заталкивали на стоянку. Одно колесо все-таки лопнуло. Не снесли, а провернулось на барабане. Черт его знает почему, но замечено: мягкая посадка – меняй колесо, особенно на «бешке». Но у нас, наоборот, «эмка». И корды все целые, а лопнуло. А посадка, точно, бабаевская. Старался же: снова вез экипаж, с Ил-62. Обратно летели, поспав шесть часов; опять задержка: снегопад. Два часа ждали облив, обдув, буксир. Порт работал – ну прям почти как у Хейли. Ну, ухряли, и слава богу. Домой – спокойный полет. Понравилось спокойное пилотирование Толи Плякина. Для «элочника» – отлично. 30.10. Пришла зима. Пока возился на

крыше гаража, пошел снег, и сыпал, сыпал из хмурых туч, в тихом, безветренном вечернем воздухе. Уходил домой – снег уже лежал толстым слоем. Однажды мне пришлось наблюдать редкостный, зримый, шокирующий переход от осени к зиме. Тогда я много ходил пешком вокруг Зеленой Рощи, тренируя сердце и попутно дыша всякой красноярской дрянью. Подходила к концу часовая прогулка в начинающихся сумерках. Заходящее солнце закрыла большая туча, поднимающаяся на западе. Было еще тепло, я обходил лужи на тротуаре; на вязах еще зеленели листья. Подул ветер, туча закрыла небо, и вдруг ударил такой снежный заряд, что видимость ухудшилась до сотни метров. Это был прямо-таки буран, правда, кратковременный. Ветер через несколько минут утих, но снег, лохматый, крупными хлопьями, все падал и падал; тут же зажглись оранжевые фонари (тогда еще хорошо освещали улицы), снег тихо и густо кружил вокруг них, и за десять минут в мире наступила белая тьма, раздираемая строчками огней. Все побелело, покрылось слоем чистейшего снега; сразу похолодало и запахло Новым Годом. И настолько быстрым, молниеносным, был переход от света к тьме, от сухой и не поздней еще осени – сразу к глубокой зиме, – что резануло острое осознание быстротекучести жизни: как стремительно все уносится в бесконечность… Я запомнил это ощущение: безысходной, мудрой грусти. А снег уже так и не таял до весны.
3.11. Предпоследний рейс в этом году – Москва. Взлетал в начинавшемся снегопаде по начинавшемуся гололеду, ночью, и в свете фар косо несущийся слева снег прилично мешал выдерживать направление на разбеге. Пришлось расфокусировать зрение, перенести взгляд с осевой на горизонт, улавливая только общее направление ВПП по огням, – и сразу стало легче. Так обычно взлетаешь с заснеженных полос, когда не видно оси. Расфокусированное, боковое зрение еще никогда меня не подводило, а помогает здорово. И вообще, мой лозунг – «шире кругозор», в прямом и переносном смысле. Весь полет увлеченно читал популярную нынче книгу «Как выжить в советской тюрьме». А что: от этого ни один совок не застрахован. Книга интересная и полезная. Кругозор… В Москве погода звенела; зашел и сел визуально, причем, поставив на пяти метрах малый газ и краем уха ориентируясь на отсчет высоты по радиовысотомеру, плавно и непрерывно тянул штурвал на себя, не допуская взмывания: чуял, что несусь в 20 сантиметрах над бетоном, несмотря на доклады Филаретыча «три метра, три метра…» Знаки проплыли, и мы по-бабаевски соприкоснулись с осью; перелет для захода в автомате вполне допустимый. Москву просил Витя: встретить и увезти сына, только что окончившего, наконец, Актюбинское

училище и вытолкнутого из стен альма-матер в одном пиджачке и с семью сотнями подъемных. Ну, встретили, одели в прихваченную из дому теплую одежду; переночевали в профилактории, превращенном в заурядную гостиницу: кто хочет, плати 600 р. и ночуй с питанием. Дождались вечера и полетели домой. Ну, Димка уже пилот, уже 120 часов налету, на двух типах, Ан-2 и Як-40. так что нам с ним, двум пилотам, уже было о чем поговорить. И Витя тоже весь полет задавал парню задачки по самолетовождению, а я… тихонько ему завидовал: как же – сыночка, дорогой, уже коллега, уже взрослый, уже с ним можно без сюсюканья; а дед-то, дед Филарет, старый бортмеханик, ждет не дождется третьего летчика в роду… Попутная струя домчала нас за 3.40; заход с прямой. Погода не баловала: снег 1100, по ОВИ 2300, нижний край 160, сцепление 0,35, система не работает, заход РСП+ОСП. Я принял решение садиться самому, а Володе Гебгардту отдать долг в следующий раз. Шутки шутками, а при путевой 1100 км/час надо таки успеть снизиться; на кругу тоже попутничек, да обледенение вдобавок; короче пришлось немножко поработать. Алексеич даже не отвлек меня, когда загорелось РИО, а просто молча включил ПОС, молча чуть добавил режим, чтобы записалось на МСРП, молча убрал до малого газа крайним, чтобы не разгоняться и не путать мои расчеты, – короче, сам сделал все то, что мы тысячу раз делаем. Я краем глаза видел и поблагодарил. Что значит – с полувзгляда… Система работала, но не в регламенте после ремонта, как всегда осенью. Работала как обычно, но еще не облетана и не отписана официально; претензий же от экипажей к ее работе не было. Курс захватила точно, но когда подошли поближе, выпал бленкер глиссады, и я по глиссаде пилотировал вручную. Так что заход фактически был в полуавтомате. Ну, и зашли, и засветились огни… Димка дышал мне в затылок. Со ста метров я отключил курсовой канал, взял управление и, краем уха ориентируясь на команды диспетчера по РСП, касающиеся глиссады, чуть дожал машину к торцу. Витя долдонил «три метра, три метра», мы нежнейше коснулись снега, Витя вдогонку крикнул «два метра-метр-касание», я плавно опустил переднюю ножку… а сзади висел борт, а она – юзом, юзом… Ну, остановились, развернулись, срулили. В два часа ночи, уговорив водителя автобуса, я добрался домой. Ночью кашлял, а сейчас иду в баню. Всё. 4.11. На днях в Чите упал МАПовский Ан-8. Причина абсолютно та же, что и с прошлогодним Ан-12, МАПовским же. Загрузились на Камчатке импортными автомобилями и, залив топлива под пробки, тянули на максимальную дальность. И тому, и другому не хватило пары километров до полосы. Жадность человеческая. 5.11. Кончится

эта тетрадь – надо годик отдохнуть. Спишут на пенсию – писать станет не о чем, ведь основа писанины все же – мои полеты. Я не хочу сказать, что на пенсии стану влачить жалкое совковое существование, изредка, за рюмкой в гараже, оживляя его воспоминаниями. Нет. Я был и останусь личностью, сумею преодолеть стресс, смещу приоритеты, найду новые интересы и буду так же мыслить, мыслить и нагружать мозг и тело. Но главного стержня, чугунного ствола Службы, – не станет. И кот ученый, на цепи, просто перестанет рассказывать свои небесные сказки. А земные – кому они нужны. 10.11. Сочинским рейсом, мягчайшей посадкой, закончились мои полеты в этом году. Обратно вез второй пилот, Олег Бурминский, хороший летчик; если бы летал со мной, стал бы отличным пилотом: есть способности, хватка и честолюбие, хотя летал только справа, на Ан-2 и Як-40. Ну, у него еще все впереди. Да и не один ведь я могу научить человека. А хотелось бы. 16.11. Наблюдая, как на школьной помойке десятилетние мальчишки ломают и жгут еще целые, выброшенные из школы за ненадобностью, а скорее, по глупости, стулья, я подумал: через десяток лет у этих детей Шарикова появятся свои дети, такие же… 17.11. Сегодня ночью, во сне, летел почему-то на Ил-18 через грозовой фронт. Штурман уткнулся в локатор, второй пилот выполнял мои команды, а я пытался визуально найти светлые разрывы в черных, спрессованных до плотности воды, или даже грязи, облаках. То мы перескакивали через вершину облачной волны, теряя скорость почти до сваливания, то ныряли под низ, к самой земле, и я все цеплялся за светлые пятна, а вещество облаков, грязь, слизь, комьями разбивалась о стекло и сползала по нему вверх, как всегда в самолете ползут вверх по стеклу капли дождя. И так мы долетались до того, что под нижней кромкой, у самой земли, с холодком в животе, сумели потерять скорость до последней степени. Когда земля приблизилась вплотную, осталось только поставить малый газ; мы коснулись, облака ушли вверх, и вдруг наш самолет остановился в каком-то громадном цеху… Ну, и дальше уже как всегда, тревоги, тревоги: влезли… как будем выкручиваться… топливо… до Москвы… если сейчас же взлететь… нас там уже потеряли… Такие сны снятся летчику, ну, через две ночи на третью. И всё тревоги. Вся наша жизнь в тревогах. И не то тревоги, что попал в грозу, что может убить… Нет, это полет, это наша обычная жизнь. А то тревоги, что земля цепко держит: «нас уже там потеряли…» Время уходит… как выкрутиться… И так всегда. Вчера в бане анализировали с Репиным три последние катастрофы. Везде виноват один только экипаж. Один только командир корабля. Мастер. Вот хоть

последняя катастрофа. Один только командир принимал окончательное решение: сколько «Тойот» загрузить на Камчатке, чтобы на соплях дотянуть до Читы. Не дотянул. Встретил тут недавно еще летчика. Он сам себе хозяин. Имеет свой личный, частный Як-40. Работает на «Алданзолото». Доход в месяц – 350 тысяч. Собирается купить Ан-74. Но – надо вертеться. Мало того: надо жить этим верчением, а штурвал – лишь экономия на зарплате экипажу. И постепенно человек отходит от полетов к бизнесу. Собственно, таков путь большинства летчиков на Западе. А я, например, уже окостенел за штурвалом; за ним, даст Бог, и умру. В этом я консервативен и, видимо, ущербен, отстал от жизни. И один ли я такой. Мы не хозяева, а наемные батраки. А хозяин я в своем хобби: на даче, в гараже, – не более. Вот он, этот якутский пилот, – он в самолете – хозяин. О нем никто не заботится; он сам в заботах: договаривается, выбивает, крутится, не спит ночей… но он же сам и летает по ночам, а после ночи вынужден решать земные задачи, вместо отдыха. Что ж, хоть 33 года жить, но питаться сырым мясом… А я всю жизнь – падалью. Кончается, кончается тетрадь. Наверное, надолго, если не навсегда, я с нею прощаюсь. Стал повторяться. Нет смысла вести дальше эти, интересные только мне бредни. И все же в этих тетрадях – половина моей жизни. Потеряй я эти записи – половина сердца оторвется. Я этим жил. Именно здесь я ощущал, утверждал себя личностью, именно на этих страницах я как-то разбирался в себе, судил себя, делался хоть немного лучше. Здесь я сам перед собой исповедовался, изливал душу. Вот – главная удовлетворенная потребность. С человеком встретишься случайно, поговоришь – и то, становится легче. А тут такая отдушина. Но… не всю же жизнь. Надо отдыхать и от этого. Потребуется – вернусь. Здесь много говорилось о достоинстве. О том, что вскипело вдруг во мне мутной пеной – и поперло. Да уж, мутноватая пена, но, надеюсь, переиграет и осядет. Что-то же отстоится, останется. В конце концов, за 48 лет жизни я чего-то стою, не правда ли? Что-то же я умею, не хуже, а во многом лучше других. Какая-то польза же от меня есть. Ну вот, это оно самое и есть: спокойное, выстраданное, уверенное и надежное достоинство профессионала. Всю жизнь у меня за спиной шипели троечники: чего высовываешься, куда прешь, нарываешься, все тебе мало… выискался… А мне всю мою сознательную жизнь хотелось научиться настоящему Делу и показать, как ЭТО делается: учитесь же, пока я еще жив! Кто из нас прав? *****

© Copyright: Василий Ершов, 2010